

**VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH  
STUDIÍ, Z. Ú., ČESKÉ BUDĚJOVICE**

**BAKALÁŘSKÁ PRÁCE**

**SLOŽKY INTEGROVANÉHO ZÁCHRANNÉHO  
SYSTÉMU PŘI DOPRAVNÍCH NEHODÁCH NA  
VYBRANÉM ÚSEKU DÁLNICE D1**

**AUTOR PRÁCE:** Jiří Koreš

**STUDIJNÍ OBOR:** Bezpečnostně právní činnost

**FORMA STUDIA:** Kombinovaná

**VEDOUCÍ PRÁCE:** PhDr. Štěpán Kavan, Ph.D

**KATEDRA:** Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

2023

VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH STUDIÍ, z. ú.  
Žižkova tř. 6, 370 01 České Budějovice

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jméno a příjmení studenta: Jiří Koreš

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Forma studia: Kombinovaná

Místo studia: Příbram

**Název bakalářské práce: Složky integrovaného záchranného systému při dopravních nehodách na vybraném úseku dálnice D1**

**Název bakalářské práce v anglickém jazyce: Components of the integrated rescue system in traffic accidents on the selected section of the highway D1**


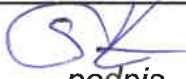
Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

Vedoucí bakalářské práce (jméno a příjmení, včetně titulů):


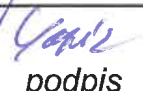

PhDr. Štěpán KAVAN, Ph.D.

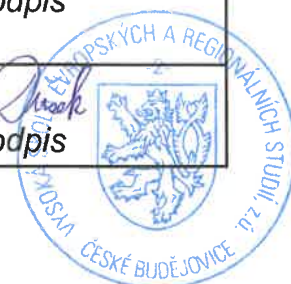
Datum zadání bakalářské práce (měsíc, rok): říjen 2022

Cíl bakalářské práce: Hlavním cílem bakalářské práce je zkoumat názory vybraných členů složek integrovaného záchranného systému ve vztahu k řešení dopravních nehod se specifikem dálnice D1 v úseku 0 – 34 km.

Student: Jiří Koreš, DiS.	22.12.2022 datum	 podpis
Vedoucí práce: PhDr. Štěpán KAVAN, Ph.D.	datum	 podpis

Schvaluji zadání bakalářské práce:

Vedoucí katedry: doc. JUDr. Roman Svatoš, Ph.D.	datum	 podpis
Prorektor pro studium a vnitřní záležitosti: doc. PhDr. Miroslav Sapík, Ph.D.	28.2.2023 datum	 podpis
Rektor: doc. Ing. Jiří Dušek, Ph.D.	28.2.2023 datum	 podpis



Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval samostatně, na základě vlastních zjištění a s použitím odborné literatury a materiálů uvedených v seznamu použitých zdrojů. Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce v elektronické podobě ve veřejně přístupné části infodisku VŠERS, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky vedoucího a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce systémem na odhalování plagiátů.

Jiří Koreš v.r.

Mé poděkování patří PhDr. Štěpánovi Kavanovi, Ph.D. za odborné vedení, trpělivost, ochotu, kterou mi v průběhu zpracování bakalářské práce věnoval, kolegům na DO Mirošovice a příslušníkům HZS ČR, Policie ČR, ZZS a tísňové linky 112, kteří mi byli nápomocni při zpracování zejména praktické části bakalářské práce



## Abstrakt

KOREŠ, J. *Složky integrovaného záchranného systému při dopravních nehodách na vybraném úseku dálnice D1*: bakalářská práce. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2023. 101 s. Vedoucí bakalářské práce: PhDr. Štěpán Kavan, Ph.D.

**Klíčová slova:** Integrovaný záchranný systém, dopravní nehoda, zraněné osoby, usmrcené osoby, dálnice, záchranné složky.

Bakalářská práce se zabývá činností složek integrovaného záchranného systému při dopravních nehodách na vybraném úseku dálnice D1. Hlavním cílem bakalářské práce je zpracování charakteristiky dopravních nehod s vysokým počtem zraněných a zemřelých a činnost složek IZS při těchto mimořádných událostech, při kterém bylo vycházeno zejména z právních předpisů České republiky, vyhlášek ministerstev a odborné literatury. Vedlejším cílem je zkoumat názory vybraných členů složek IZS ve vztahu k řešení dopravních nehod se specifikem dálnice D1 v úseku 0-34 km. Získané praktické názory a poznatky jsou v práci porovnány s teoretickou částí bakalářské práce za účelem poukázání na shodu, popř. rozdíly s právní úpravou a s metodikou k řešení tohoto typu mimořádné události. V závěru pak je zhodnoceno, zda se získané praktické poznatky a názory pracovníků složek IZS shodují s legislativou a metodikou a zda je metodika těmto pracovníkům dostupná a jsou s ní pro zásah na místě mimořádné události dostatečně seznámeni a rovněž je přiblížen zásah složek IZS při dopravní nehodě s velkým počtem zraněných a usmrcených osob v úseku dálnice D1 0-34 km a vyhodnocena součinnost a spolupráce složek IZS v místě zásahu. V teoretické části je tedy provedena charakteristika základních pojmů souvisejících s problematikou, je provedena charakteristika lokace s konkretizací úseku dálnice D1 0-34 km, je charakterizován pojem mimořádná událost a analyzovány druhy mimořádných událostí spjaté s velkým počtem zraněných a zemřelých a s dopravní nehodou a dále jsou charakterizovány jednotlivé složky IZS a analyzována jejich činnost zejména při řešení mimořádných událostí s velkým počtem zraněných a zemřelých a při dopravních nehodách. V praktické části jsou poskytnuty 2 případové studie s informacemi o dopravních nehodách, ke kterým v uvedeném úseku dálnice D1 došlo, kdy v rámci těchto případových studií jsou poskytnuty údaje k příčinám dopravních nehod, k počtu účastníků, k počtu složek IZS na místě, k provedeným úkonům a ke škodám způsobeným

dopravními nehodami a dále je v této části práce provedeno dotazníkové šetření mezi příslušníky základních složek IZS, kteří poskytli svoje názory na problematiku společného zásahu složek IZS zejména při řešení dopravních nehod v úseku dálnice D1 0-34 km a dále poskytli své názory na metodické materiály a jejich dostupnost, na provádění školení v problematice dopravních nehod a na spolupráci složek IZS při společném zásahu u dopravních nehod

## **Abstract**

KOREŠ, J. *Components of the integrated rescue system in traffic accidents on the selected section of the highway D1*: Bachelor Thesis. České Budějovice: The College of European and Regional Studies, 2023. 101 p. Supervisor: PhDr. Štěpán Kavan, Ph.D.

Key words: Integrated rescue system, road accident, injured persons, dead persons, expressway, emergency services.

The bachelor thesis deals with the activities of components of the integrated rescue system in traffic accidents on a selected section of the D1 motorway. The main aim of this bachelor's thesis is to process the characteristics of road accidents with a high number of injured and deceased people and the activities of the IRS forces during these emergencies, where it was based mainly on the legislation of the Czech Republic, decrees of ministries and professional literature and also on the author's own experience gained at DO Mirošovice, where the author of the thesis served for 7 years in the service of the Police of the Czech Republic. The secondary objective is to examine the views of selected members of the IRS forces in relation to dealing with traffic accidents with the specificity of the D1 motorway in the 0-34 km section. The practical views and insights obtained will be compared in the thesis with the theoretical part of the bachelor thesis for the purpose stipulation of conformity, or differences with legislation, and with the methodology to deal with this type of emergency. In conclusion, it will be assessed whether the lessons learned and opinions of the staff of the IRS forces are consistent with the legislation and methodology, and whether the methodology is available to these staff and is sufficiently familiar with it for emergency site intervention, as well as the intervention of the IRS forces in a road accident with a large number of injured and killed persons in the section of the D1 0-34 km motorway, and the synergies and cooperation of the IRS forces at the scene of intervention will be evaluated. In the theoretical part, therefore, the characterization of basic concepts related to the issue is implemented, the characterization of the location with the concretization of a section of the D1 0-34 km motorway is characterized by the concept of an extraordinary event and analyzed the kinds of emergencies associated with a large number of injured and deceased and with a traffic accident, and further characterized by the individual components of the IRS and analyzed their activities especially in dealing with emergencies with a large number of injured and deceased and in traffic accidents. In the practical part, 2 case studies are

provided with information on traffic accidents that occurred in that section of the D1 motorway, where data are provided as part of these case studies on the causes of traffic accidents, on the number of participants, on the number of parts of the ISA on site, on the actions taken and on the damage caused by traffic accidents, and in this part of the work, a questionnaire investigation is carried out among the members of the core services of the ISA who provided their views on the issue of common.

# OBSAH

ÚVOD .....	11
<b>1 CÍLE A METODIKA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE .....</b>	<b>13</b>
<b>2 DEFINICE POJMŮ .....</b>	<b>15</b>
2.1 Dálnice D1 v úseku 0-34 km.....	17
<b>3 MÍSTNĚ PŘÍSLUŠNÉ SLOŽKY INTEGROVANÉHO ZÁCHRANNÉHO SYSTÉMU .....</b>	<b>20</b>
3.1 Složky integrovaného záchranného systému .....	22
3.2 Koordinace složek integrovaného záchranného systému v místě zásahu .....	24
3.2.1 Taktická úroveň koordinace.....	24
3.2.2 Operační úroveň koordinace .....	25
3.2.3 Strategická úroveň koordinace.....	26
3.3 Místo zásahu, jeho členění a organizace .....	27
3.4 Ústřední poplachový plán integrovaného záchranného systému.....	28
3.4.1 Stupně poplachu .....	28
3.5 Typové činnosti složek při společném zásahu .....	29
3.6 Třídění zraněných osob metodou START .....	31
<b>4 DOPRAVNÍ NEHODA .....</b>	<b>33</b>
4.1 Dopravní nehoda se zásahem složek integrovaného záchranného systému.....	34
4.2 Povinnost poskytnout první pomoc při dopravní nehodě .....	35
<b>5 POSTUP SLOŽEK INTEGROVANÉHO ZÁCHRANNÉHO SYSTÉMU NA MÍSTĚ DOPRAVNÍ NEHODY .....</b>	<b>38</b>
5.1 Vyprošťování osob z havarovaných vozidel.....	41
5.2 Dopravní nehoda s velkým počtem zraněných osob.....	41
5.3 Záchrana osob, poskytnutí první pomoci a přednemocniční péče .....	43
5.4 Úkony prováděné po provedení záchranných prací.....	45
5.4.1 Likvidační a obnovovací práce na místě dopravní nehody .....	46
5.6 Katalog typových činností integrovaného záchranného systému – Dopravní nehoda STČ 08/IZS.....	47
<b>6 PRAKTICKÁ ČÁST .....</b>	<b>50</b>
6.1 Případové studie .....	57
6.2 Dotazníkové šetření mezi příslušníky základních složek integrovaného záchranného systému k problematice dopravních nehod .....	63
<b>DISKUZE.....</b>	<b>78</b>
<b>ZÁVĚR.....</b>	<b>81</b>
<b>SEZNAM ZKRATEK.....</b>	<b>84</b>

<b>SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ .....</b>	<b>85</b>
<b>PŘÍLOHY .....</b>	<b>89</b>

## ÚVOD

Pro bakalářskou práci bylo zvoleno téma „Složky integrovaného záchranného systému při dopravních nehodách na vybraném úseku dálnice D1“. Toto téma je velice aktuální vzhledem ke zvyšující se hustotě silničního provozu, a to nejen na dálniční síti České republiky, ale i na ostatních typech pozemních komunikací.<sup>1</sup> Je důležité se zaměřovat na součinnost složek integrovaného záchranného systému (dále jen „IZS“) při dopravních nehodách na dálnicích, neboť k dopravním nehodám na tomto typu pozemní komunikace dochází velice často a mívají velmi závažné následky. A protože celková síť pozemních komunikací na území České republiky je velice rozsáhlá, zvolil autor pro bližší zkoumání této problematiky dálnici D1 v úseku 0-34 km, neboť byl od roku 2015 do konce roku 2022 příslušníkem dálničního oddělení Mirošovice (dále jen „DO“) a na tomto úseku dálnice D1 vykonával svoji služební činnost. Autor práce chce charakterizovat jednotlivé složky IZS, jejich činnosti, právní úpravu jejich činností a poukázat na činnosti jednotlivých složek IZS při provádění zásahu v místě mimořádné události a v místě dopravní nehody, poukázat na problematické aspekty součinnostního zásahu složek IZS na místě dopravní nehody a tyto vyhodnotit a navrhnout jejich řešení nebo odstranění.

Vzhledem k tomu, že na dálnicích je dle § 18 odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích stanovena maximální rychlost jízdy pro motorová vozidla na nejvýše 130 km/h<sup>2</sup>, bývají následky vzniklých dopravních nehod na těchto typech pozemních komunikací často velmi závažné. V práci bude proveden výčet nejčastějších příčin a následků dopravních nehod a formou komparace budou tyto příčiny a následky vzájemně porovnány v období let 2021 a 2022. Statistiky Policie ČR často obsahují právě tyto informace, avšak již nezmiňují počty složek IZS na místě dopravní nehody, výčet a využití techniky jednotlivých složek a neposkytují ani výslednost, hodnocení a úspěšnost jejich zásahů, které však k těmto typům mimořádné události neodmyslitelně patří a je proto důležité jim věnovat pozornost nejen odborníků, ale i široké veřejnosti.

---

<sup>1</sup> Sčítání dopravy - ŘSD ČR. *Ředitelství silnic a dálnic České republiky - ŘSD ČR* [online]. [cit. 2023-03-23]. Dostupné z: <https://www.rsd.cz/silnice-a-dalnice/scitani-dopravy#zalozka-celostatni-scitani-dopravy-2020>.

<sup>2</sup> ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 98, s. 39.

V práci bude provedeno zpracování charakteristiky dopravních nehod s vysokým počtem zraněných a zemřelých a činnost složek IZS při těchto mimořádných událostech, kdy bude provedena analýza základních pojmů spjatých s problematikou dopravních nehod, integrovaného záchranného systému a jeho složek a je rovněž provedena analýza právních předpisů a metodiky týkající se problematiky. Dále budou v práci zkoumány názory vybraných členů složek integrovaného záchranného systému ve vztahu k řešení dopravních nehod se specifikem dálnice D1 v úseku 0-34 km, kdy bude použito dotazníkového šetření formou internetového polostrukturovaného dotazníku, který bude připraven na webovém základu. Otázky kladené v dotazníku se budou týkat názorů těchto pracovníků na problematiku dopravních nehod s velkým počtem zraněných a usmrcených osob, na současnou právní úpravu a metodiku týkající se problematiky, na jejich názory na součinnost mezi jednotlivými složkami integrovaného záchranného systému při provádění společného zásahu u dopravních nehod a v neposlední řadě na jejich návrhy na zlepšení či úpravy v oblasti právní úpravy, metodiky a zavedených postupů při provádění společných zásahů složek integrovaného záchranného systému při dopravních nehodách.

Práce je zaměřena na složky integrovaného záchranného systému a jejich společný zásah v místě dopravní nehody se specifikem dálnice D1 0-34 km, a proto bude práce obsahovat dvě případové studie týkající se reálných případů závažných dopravních nehod v tomto úseku dálnice D1, ve kterých bude proveden popis dopravní nehody, počet zúčastněných vozidel a osob, počet zraněných a usmrcených osob, počet složek integrovaného záchranného systému a techniky a dále bude popsán průběh zásahu v místě dopravní nehody a vyhodnocení následků dopravní nehody. Ke každé případové studii bude v přílohách práce poskytnuta fotodokumentace.

Bakalářská práce tedy poskytne ucelený pohled na složky integrovaného záchranného systému a jejich činnost při řešení dopravních nehod s velkým počtem zraněných a zemřelých z teoretického i praktického hlediska a dle toho je i rozdělena na teoretickou část, ve které bude převážně provedena charakteristika problematiky a na praktickou část, jež bude obsahovat případové studie a dotazníkové šetření.



# 1 CÍLE A METODIKA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Cílem této bakalářské práce je zpracování charakteristiky dopravních nehod s vysokým počtem zraněných a zemřelých a činnost složek IZS při těchto mimořádných událostech, kdy jsou informace získávány zejména z platných právních předpisů a legislativy, odborné literatury, interních aktů řízení, aktuálních statistik a odborných článků, aby byla tato problematika co nejsrozumitelněji a nejaktuálněji v této práci vysvětlena a interpretována. K této charakteristice bylo přistupováno převážně analytickou metodou, což je metoda založená na dekompozici celku na elementární části, tedy metoda zkoumání složitějších skutečností rozkladem na jednodušší, základní celky. Cílem analýzy je identifikovat podstatné a nutné vlastnosti elementárních částí celku, poznat jejich podstatu a zákonitosti. Této metody bylo užito převážně v teoretické části bakalářské práce.

Vedlejším cílem bakalářské práce je zkoumat názory vybraných členů složek integrovaného záchranného systému ve vztahu k řešení dopravních nehod se specifikem dálnice D1 v úseku 0-34 km. K ověření poznatků a názorů pracovníků jednotlivých složek IZS je v práci postupováno zejména dotazníkovou metodou, což je jedna z kvantitativních metod výzkumu veřejného mínění, která je ve vztahu k této bakalářské práci prováděna na pracovnících základních složek IZS ve formě polostrukturovaného dotazníku. Dotazník je zaměřen zejména na názory jednotlivých pracovníků na dostupnost metodiky a provádění školení či součinnostních cvičení v rámci dopravních nehod s velkým počtem zraněných a zemřelých a na jejich návrhy na zlepšení této metodiky. Dotazník je sdílen vlastní cestou členům základních složek IZS a je dostupný v délce 3 týdnů od 02.01.2023, kdy tito členové byli vybíráni ve vztahu k integrovanému záchrannému systému a jejich odpovědi byly anonymně zaznamenávány a následně po ukončení dotazníkového šetření dne 23.01.2023 vyhodnoceny. Získané poznatky a názory jsou následně komparativní metodou srovnávány s teoretickou částí práce a jejím hlavním cílem, s právními předpisy, odbornou literaturou a interními akty řízení. Metoda komparace slouží ke zjišťování rozdílů mezi jednotlivými charakteristikami jevů a procesů popisovaných v průběhu bakalářské práce. Dále jsou tyto poznatky získávány a interpretovány z vlastní zkušenosti autora. Součástí praktické části jsou rovněž případové studie poukazující na reálné případy společného zásahu složek IZS při řešení dopravních nehod.

Hlavní cíl práce je zpracován převážně v teoreticko-metodické části této práce, zatímco vedlejší cíl bakalářské práce je pak zpracován zejména v praktické části. V přílohách práce je poskytnuta fotodokumentace k případovým studiím a dále rozhovor s pracovnící tísňové linky 112, která obdržela písemný seznam otázek, na které volnou formou odpovídala. Jedná se o metodu interview, což je metodicky vedený rozhovor, jež se používá jako jedna ze základních výzkumných metod a jedná se o výzkumnou a diagnostickou techniku, která spočívá v dotazování a účelem je získání diagnostických informací a navázání kontaktu s dotazovaným. Tento rozhovor byl uskutečněn pro nastínění operační úrovně řízení při řešení mimořádné události spojené s velkým počtem zraněných a zemřelých a celkově tak doplňuje teoretickou i praktickou část práce.

## 2 DEFINICE POJMŮ

Aby bylo možné provést charakteristiku tématu bakalářské práce a naplnit tak hlavní cíl práce, je stěžejní nejprve provést definici základních pojmů vztahujících se ke zkoumané problematice a tyto dále vysvětlit či rozebrat za užití zejména analyticko-teoretických postupů. Vzhledem k tomu, že téma práce se týká dopravních nehod, je žádoucí, vysvětlit základní pojmy týkající se této problematiky. Základním pojmem pro bližší definování lokace je pojem „Pozemní komunikace“, jež je blíže vysvětlen v ustanovení § 2 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích (dále jen „ZoPK“) jako „*dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti.*“<sup>3</sup>

Dálnice je dle ustanovení § 4 odst. 1 ZoPK „*pozemní komunikace určená pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly, která je budována bez úrovnňových křížení, s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd a která má směrově oddělené jízdní pásy.*“<sup>4</sup> Významem slova je zde dálková silnice, kdy se svou povahou jedná o rychlostní pozemní komunikaci. Dle odst. 3 ZoPK je dálnice přístupná pouze silničním motorovým vozidlům, jejichž nejvyšší povolená rychlost není nižší, než stanoví zvláštní předpis.<sup>5</sup> Tímto předpisem je zákon č. 361/2000 Sb., zákon o silničním provozu. Zde je v ustanovení § 35 odst. 1 stanoveno, že „*na dálnici je povolen jen provoz motorových vozidel a jízdních souprav, jejichž nejvyšší dovolená rychlost není nižší než 80 km/h, kdy v úseku dálnice procházejícím obcí je dovolen i provoz motorových vozidel a jízdních souprav pro veřejnou hromadnou dopravu, jejichž nejvyšší povolená rychlost není nižší než 65 km/h.*“<sup>6</sup> Mimo obslužná zařízení dálnice je ostatním účastníkům provozu na pozemních komunikacích zakázán vstup na dálnici, chůze a jízda po dálnici. Na toto navazuje i ustanovení § 36 odst. 2, který stanovuje, že „*dojde-li během jízdy na vozidle nebo nákladu k závadě, pro kterou nelze dosáhnout na rovině rychlosti nejméně 80 km/h,*

---

<sup>3</sup> ČESKO. Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. In Sbíрка zákonů, Česká republika. 1997, částka 3, s. 1.

<sup>4</sup> ČESKO. Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. In Sbíрка zákonů, Česká republika. 1997, částka 3, s. 2.

<sup>5</sup> ČESKO. Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. In Sbíрка zákonů, Česká republika. 1997, částka 3, s. 2.

<sup>6</sup> ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. In Sbíрка zákonů, Česká republika. 2000, částka 98, s. 68.

*musí řidič dálnici opustit na nejbližším výjezdu. Nejvyšší povolená rychlost je 130 km/h mimo obec, v obci pak 80 km/h.*<sup>7</sup>

Dle § 4 odst. 2 ZoPK se podle svého určení a dopravního významu rozdělují na dálnice I. a II. třídy. „*Dálnice jsou ve vlastnictví státu, který vykonává jejich správu spočívající především ve vykonávání pravidelných a mimořádných prohlídkách, údržbě a opravách, kdy další podrobnosti upravuje vyhláška č. 104/1997 Sb., Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích. Tuto správu vykonává ředitelství silnic a dálnic (dále jen „ŘSD“).*“<sup>8</sup> Dle § 2 odst. 1 vyhlášky č. 104/1997 Sb., k § 6 odst. 4 a § 9 odst. 4 ZoPK, se dálnice a silnice I. třídy označují čísla od 0 do 99, jde-li o dálnici, uvádí se před číslicí písmeno „D“.<sup>9</sup>

Dálnice obsahuje zpoplatněné i nezpoplatněné úseky, oba úseky jsou označeny příslušnou dopravní značkou, popř. dodatkovou tabulkou. V současné době od 01.01.2021 je možné na území České republiky zakoupit pro osobní motorová vozidla elektronickou dálniční známku, která je prodejná v e-shopu, dále na České poště a benzinových čerpacích stanicích EuroOil nebo v samoobslužných kioscích, které bývají většinou v blízkosti státních hranic. Za výhodu elektronických známek lze považovat pohodlné zakoupení odkudkoliv, variabilita zvolení data platnosti, menší zátěž životního prostředí a jakýsi pokrok a modernizaci. Nevýhody pak skýtají elektronické dálniční známky spíše pro kontrolní orgány, jakou jsou Policie České republiky nebo Celní správa, kdy již není na první pohled patrné, zda má vozidlo zaplacený dálniční poplatek a je tak nutné nahlédnout do informačního systému. Dalším úskalím je chybné zadání údajů SPZ při koupi známky nebo chyba v zadávání data platnosti. V § 20a odst. 1 písm. h) ZoPK je pak stanoveno osvobození od časového zpoplatnění za užití dálnice. V případě vozidel nad 3,5 tuny celkové hmotnosti vozidla je zpoplatnění vozidel řešeno elektronickým mýtem.

Od roku 2021 se česká dálniční síť skládá z celkem 18 dálnic. Celková délka dálnic v Česku je 1.355 km (k. 8.9.2022)<sup>10</sup>. Problematickým aspektem dálnic v České republice je jejich velké vytížení, neboť Česká republika je vnitrostátní zemí a jedná se

---

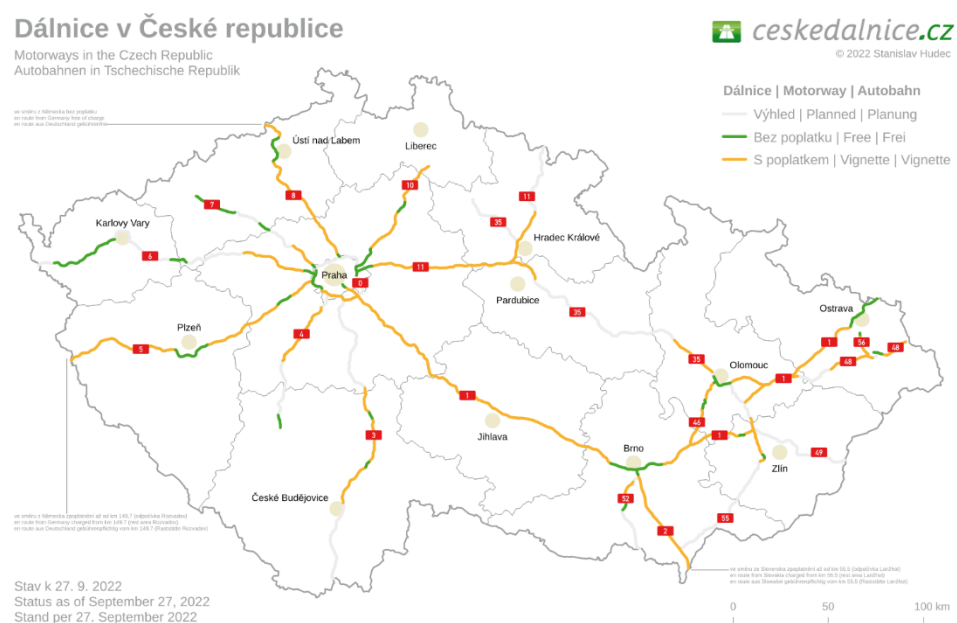
<sup>7</sup> ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. In Sběrka zákonů, Česká republika. 2000, částka 98, s. 69.

<sup>8</sup> ČESKO. Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. In Sběrka zákonů, Česká republika. 1997, částka 3, s. 2.

<sup>9</sup> Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích.

<sup>10</sup> *Délky a další data komunikací* [online]. ŘSD, rev. 2022-01-01 [cit. 2023-01-09]. Dostupné online.

tak o tranzitní zemi mezi západní a východní částí Evropy. Z toho důvodu se na českých dálnicích pohybuje velké množství osobních vozidel i vozidel nad 3,5 tuny, nejčastěji nákladních vozidel. Dalším problematickým aspektem je pak četnost částečných uzavírek dálnic, která bývají řešena ve formě různých objížděk či zúžení a řidiči se tak musí neustále přizpůsobovat těmto omezením a nemohou tak na plno využít potenciál dálnice. Jak jsem již uvedl výše, české dálnice jsou hojně využívány jako transitní, zejména pro zahraniční vozidla a nákladní vozidla, kdy velice často dochází porušování dopravních předpisů a zákonů. I to může být jeden z faktorů ovlivňujících vznik hromadných dopravních nehod na těchto typech pozemních komunikací.



<sup>11</sup>Obrázek č. 1 Síť dálnic ČR, zdroj: [online]. Copyright © 2002 [cit. 23.01.2023]. Dostupné z: <http://www.ceskedalnice.cz/dalnicni-sit/>.

## 2.1 Dálnice D1 v úseku 0-34 km

Protože vedlejším cílem bakalářské práce je zkoumat názory vybraných členů složek integrovaného záchranného systému ve vztahu k řešení dopravních nehod se specifickým dálnice D1 v úseku 0-34 km, bude v této podkapitole tento úsek dálnice blíže charakterizován a analyzován. Dálnice D1 je nejstarší a nejdelší dálnice na území Česka, která má po dokončení spojit Prahu, Brno, Ostravu a česko-polskou hranici, kde na ni navazuje polská dálnice A1. Stavba dálnice začala v roce 1939 a 1. úsek dálnice D1 byl

<sup>11</sup> Síť dálnic ČR, zdroj: [online]. Copyright © 2002 [cit. 23.01.2023]. Dostupné z: <http://www.ceskedalnice.cz/dalnicni-sit/>.

dokončen roku 1971.<sup>12</sup> Provozovatelem je Ředitelství silnic a dálnic ČR, začíná v Praze a končí ve Veřnovicích, kdy celková délka dálnice je 376 km, z čehož v provozu je 366 km a 10 km ve výstavbě. V úseku dálnice D1 0-34 km je tedy začátek dálnice, dále výjezd č. 1 – Chodov, výjezd č. 2 – Opatov, výjezd č. 6 – Průhonice, výjezd č. 10 – Modletice, výjezd č. 15 – Všechromy, výjezd č. 21 – Mirošovice, Výjezd č. 29 – Hvězdonice a výjezd č. 34 Ostředek.

V úseku dálnice D1 0-34 km je zřízeno DO Mirošovice. Za nebezpečná místa v tomto úseku jsou považovány úseky 0-5 km směrem do Prahy z důvodu nárazových kolon, 1-15 km směrem z Prahy do Brna i v opačném směru, 16-18 km směrem do Prahy z důvodu sklonu vozovky a nebezpečí vzniku smyku na mokré nebo zmrzlé vozovce, okolí úseku 21 km v obou směrech a dále úsek 15-36 km, kdy je za nebezpečné místo považována přípojka rychlostní silnice č. 3 směrem na Prahu.<sup>13</sup> Na webových stránkách Ministerstva dopravy je pak uvedeno, že nejzatíženějším úsekem na silniční a dálniční síti v České republice je úsek dálnice D1 mezi připojením Pražského okruhu u Modletic a sjezdem na Říčany, kde po dálnici a souběžných kolektorových vozovkách v celkem 10 jízdnicích pružích projede více než 103 tisíc vozidel denně. Poté následuje úsek dálnice D1 mezi Chodovem a Spořilovem, kde na 6 jízdnicích pružích denně projede v průměru 90 tisíc vozidel.<sup>14</sup>

Policie ČR poskytuje oficiální statistiku dopravní nehodovosti na území celé České republiky v jednotlivých letech, kdy je v následující tabulce provedeno porovnání dopravní nehodovosti v letech 2021 a 2022.

---

<sup>12</sup> KYNCL. *Historie dopravy na území České republiky*, Praha: Vladimír Kořínek, 2006, 146 s., ISBN: 80-903184-9-5.

<sup>13</sup> Object moved. *Object moved* [online]. Dostupné z: [https://m.autorevue.cz/nebezpecna-mista-kde-si-dat-pozor-na-dalnici-d1-9-dil\\_3](https://m.autorevue.cz/nebezpecna-mista-kde-si-dat-pozor-na-dalnici-d1-9-dil_3).

<sup>14</sup> Ministerstvo dopravy ČR - Média a tiskové zprávy. *Ministerstvo dopravy ČR - Domovská stránka* [online]. Copyright © 2023 Ministerstvo dopravy ČR [cit. 10.01.2023]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Vysledky-celostatniho-scitani-dopravy-2020>.

### Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v lednu 2022

	1.21	1.22
počet nehod	7.335	7.468
usmrcených osob	25	31
těžce zraněných osob	74	86
lehce zraněných osob	1.206	1.370
hmotná škoda	489,7 mil. Kč	519,8 mil. Kč

<sup>15</sup>Tabulka 1 Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v lednu 2022, zdroj:

*Úvodní strana - Policie České republiky* [online]. Copyright ©CR [cit. 09.01.2023]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/soubor/statistika-2022-informace-o-nehodovosti-leden-2022-pdf.aspx>.

Na dálnicích došlo v roce 2022 celkem k 318 dopravním nehodám, což je o 10 dopravních nehod více než v roce 2021, avšak oproti roku 2021 bylo při těchto dopravních nehodách usmrceno o 1 osobu méně.<sup>16</sup>

<sup>15</sup> Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v lednu 2022, zdroj: *Úvodní strana - Policie České republiky* [online]. Copyright ©CR [cit. 09.01.2023]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/soubor/statistika-2022-informace-o-nehodovosti-leden-2022-pdf.aspx>.

<sup>16</sup> *Úvodní strana - Policie České republiky* [online]. Copyright ©CR [cit. 09.01.2023]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/soubor/statistika-2022-informace-o-nehodovosti-leden-2022-pdf.aspx>.

### 3 MÍSTNĚ PŘÍSLUŠNÉ SLOŽKY INTEGROVANÉHO ZÁCHRANNÉHO SYSTÉMU

Jak je již v samotném tématu práce uvedeno, týká se činnosti IZS při dopravních nehodách s vysokým počtem zraněných a zemřelých a je nezbytné tyto složky blíže charakterizovat, definovat jednotlivé složky IZS, jejich postupy a úkoly na místě dopravních nehod s vysokým počtem zraněných a zemřelých a také uvést, jakou legislativou nebo interními předpisy se jednotlivé složky řídí. Základním právním předpisem pro IZS je zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů (dále jen „zákon o IZS“). Zákon vychází z usnesení vlády č. 246/1993, kdy se rok 1993 zároveň považuje za období vzniku IZS. Dle § 1 zákona o IZS vymezuje tento zákon IZS, stanoví jeho složky a jejich působnost, dále působnost a pravomoc státních orgánů a orgánů územních samosprávných celků, práva a povinnosti fyzických a právnických osob při přípravě na mimořádné události a při záchranných a likvidačních pracích a při ochraně obyvatelstva před a po dobu vyhlášení stavu nebezpečí, nouzového stavu, stavu ohrožení státu a válečného stavu.<sup>17</sup> Jak uvádí Vilášek a kol., do doby vzniku zákona č. 239/2000 Sb., o IZS sice existovaly jednotlivé složky IZS, ale tento pojem nebyl legislativně ukotven a nebyl proto ani používán.<sup>18</sup>

Pojem integrovaný záchranný systém je dle definice § 2 písm. a) zákona č. 239/2000 Sb., zákona o IZS, „*koordinovaný postup jeho složek při přípravě na mimořádné události a při provádění záchranných a likvidačních prací.*“<sup>19</sup> Nejedná se o instituci či organizaci, ale o systém spolupráce složek provádějících záchranné a likvidační práce. Tyto složky a rovněž IZS pak tvoří součást bezpečnostního systému státu.<sup>20</sup> Jak uvádí Štětina, „*IZS se použije v přípravě na vznik mimořádné události a při potřebě provádět současně záchranné a likvidační práce dvěma nebo více složkami IZS.*“<sup>21</sup>

---

<sup>17</sup> ČESKO. Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů. In Sběrka zákonů, Česká republika. 2000, částka 73, s. 1.

<sup>18</sup> VILÁŠEK, Josef, Miloš FIALA a David VONDRÁŠEK. Integrovaný záchranný systém ČR na počátku 21. století. 1. vyd. Praha: Karolinum, 2014, 189 s. ISBN 978-80-254-7701-4.

<sup>19</sup> ČESKO. Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů. In Sběrka zákonů, Česká republika. 2000, částka 73, s. 2.

<sup>20</sup> ČESKO. Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů. In Sběrka zákonů, Česká republika. 2000, částka 73, s. 2.

<sup>21</sup> Štětina, J. Zdravotnictví a integrovaný záchranný systém při hromadných neštěstích a katastrofách. Praha : Grada, 2014. ISBN 978-80-247-4578-7, s. 158.



Mimořádnou událostí je v § 2 písm. b) zákona o IZS „*škodlivé působení sil a jevů vyvolaných činností člověka, přírodními vlivy, a také havárie, které ohrožují život, zdraví, majetek nebo životní prostředí a vyžadují provedení záchranných a likvidačních prací.*“<sup>22</sup> Do této definice je tedy možné zahrnout přírodní pohromy, jako jsou povodně nebo vichřice, rozsáhlé požáry, které vznikly s přispěním i bez přispění člověka (např. požár v Národním parku České Švýcarsko v létě 2022) nebo i hromadné dopravní nehody s velkým počtem zraněných a usmrcených osob.<sup>23</sup>

V § 2 písm. c) zákona o IZS jsou záchranné práce definované jako „*činnost k odvrácení nebo omezení bezprostředního působení rizik vzniklých mimořádnou událostí, zejména ve vztahu k ohrožení života, zdraví, majetku nebo životního prostředí, a vedoucí k přerušení jejich příčin.*“<sup>24</sup> Dle Štětiny záchranné práce znamenají „*omezení rizik a bezprostředních účinků mimořádné události na osoby, zvířata, majetek i životní prostředí.*“<sup>25</sup> Sem můžeme zařadit provádění evakuace osob a zvířat, opatření prováděná pro eliminaci a zmírnění škod způsobených mimořádnou událostí nebo vytváření podmínek pro zasahující složky v rámci mimořádné události. Za záchranné práce lze dle Kavana považovat i „*činnosti, které pomáhají k vytvoření ideálních bezpečnostních podmínek pro ochranu zasahujících osob, což je například vzájemné jištění záchranářů.*“<sup>26</sup>

V § 2 písm. d) zákona o IZS likvidačními pracemi rozumíme „*činnosti k odstranění následků způsobených mimořádnou událostí.*“<sup>27</sup> Likvidační práce zpravidla nastupují v době, kdy již nehrozí nebezpečí vzniklé v důsledku mimořádné události. Tyto práce bývají prováděny bez zbytečného odkladu, aby mohly zasahující složky IZS místo co nejdříve opustit a mohlo dojít k co nejvčasnějšímu obnovení běžného provozu nebo užívání místa, popř. jeho zpřístupnění nebo obnovení. V některých případech mohou být záchranné a likvidační práce prováděny současně, což však vždy záleží na rozhodnutí

---

<sup>22</sup> ČESKO. Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů. In Sbíрка zákonů, Česká republika. 2000, částka 73, s. 2.

<sup>23</sup> ČESKO. Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů. In Sbíрка zákonů, Česká republika. 2000, částka 73, s. 2.

<sup>24</sup> ČESKO. Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů. In Sbíрка zákonů, Česká republika. 2000, částka 73, s. 2.

<sup>25</sup> Štětina, J. *Zdravotnictví a integrovaný záchranný systém při hromadných neštěstích a katastrofách*. op. cit., s. 158.

<sup>26</sup> KAVAN, Štěpán. Činnost jednotek požární ochrany při povodních: Hasičský záchranný sbor Jihočeského kraje [online]. In: s. 17 [cit. 2023-02-28]. Dostupné z: [http://www.csvh.cz/akce/soubory/2016\\_05\\_05\\_P2.pdf](http://www.csvh.cz/akce/soubory/2016_05_05_P2.pdf).

<sup>27</sup> § 2 písm. d) zákona č. 239/2000 Sb., o IZS.

velitele zásahu.<sup>28</sup> Typickým příkladem likvidačních prací je odklizení trosk po povodních či vichřicích, odklizení nepojízdných vraků vozidel z míst hromadných dopravních nehod nebo tzv. asanační práce, které blíže definuje Štětina jako „*práce, které obnovují ekonomické infrastruktury, životní prostředí, společenský život i materiální a kulturní hodnoty.*“<sup>29</sup>

### **3.1 Složky integrovaného záchranného systému**

V souvislosti s tématem práce budou dále rozebrány jednotlivé složky IZS. Složky integrovaného záchranného systému jsou děleny dle zákona o IZS na základní a ostatní složky IZS.<sup>30</sup> Dle § 4 odst. 1 zákona o IZS jsou základními složkami IZS Hasičský záchranný sbor České republiky, jež je blíže vymezen v zákoně č. 320/2015 Sb., o Hasičském záchranném sboru České republiky a o změně některých zákonů, jednotky požární ochrany zařazené do plošného pokrytí kraje jednotkami požární ochrany, jež jsou blíže vymezeny v zákoně č. 133/1985 Sb., o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů, poskytovatelé zdravotnické záchranné služby, jež je blíže vymezen v zákoně č. 374/2011 Sb., o zdravotnické záchranné službě a Policie ČR, jež je blíže vymezena v zákoně č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky. Tyto základní složky zajišťují nepřetržitou pohotovost pro příjem ohlášení vzniku mimořádné události, její vyhodnocení a neodkladný zásah v místě mimořádné události, jak je blíže uvedeno v § 4 odst. 4 zákona o IZS.<sup>31</sup> Každá z těchto složek má zřízenou tísňovou linku, kterou nepřetržitě obsluhuje, kdy Policie ČR má tísňovou linku s telefonním číslem 158, poskytovatelé zdravotnické záchranné služby obsluhují tísňovou linku s telefonním číslem 155 a hasičský záchranný sbor obsluhuje tísňovou linku s telefonním číslem 150. Dále je zřízena tísňová linka s telefonním číslem 112, kterou zřizuje HZS ČR a jedná se evropské číslo tísňového volání, které funguje ve všech státech Evropského hospodářského prostoru a ve Švýcarsku. Tato tísňová linka byla zavedena na základě rozhodnutí Rady Evropských společenství o zavedení jednotného evropského čísla tísňového volání<sup>32</sup>. Hlavním úkolem složek IZS je dle Smetany a kol., nepřetržitá pohotovost pro případ ohlášení vzniku

---

<sup>28</sup> ČESKO. Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů. In Sběrka zákonů, Česká republika. 2000, částka 73, s. 2.

<sup>29</sup> Štětina, J. *Zdravotnictví a integrovaný záchranný systém při hromadných neštěstích a katastrofách*. op. cit., s. 45.

<sup>30</sup> ČESKO. Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů. In Sběrka zákonů, Česká republika. 2000, částka 73, s. 2.

<sup>31</sup> ČESKO. Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů. In Sběrka zákonů, Česká republika. 2000, částka 73, s. 2.

<sup>32</sup> Rozhodnutí Rady 91/396/EHS ze dne 29. července 1991, Úř. věst. L 217, 6.8.1991, s. 31 (anglicky).

mimořádné události, následné vyhodnocení nebezpečí a neodkladný zásah vykonaný v místě této mimořádné události, kdy jsou za tímto účelem tyto základní složky IZS dislokovány po celém území České republiky.<sup>33</sup>

Za zmínku stojí rovněž aplikace Záchranka, která vznikla v roce 2016 a je přímo napojena na systémy záchranných služeb v ČR, kdy po stisknutí nouzového tlačítka v České republice vytočí číslo 155 a zároveň odešle záchranářům nouzovou zprávu s polohou volajícího a dalšími informacemi (informace, které má osoba v aplikaci o sobě uložené), v případě, že se volající nachází na horách, aplikace to podle signálu GPS sama rozezná a odešle nouzovou zprávu i horské službě v dané oblasti (Záchranka). Tato aplikace je dostupná jak pro operační systémy Android, tak i pro operační systémy IOS. Velký přínos aplikace přináší zejména skutečnost, že při stresové situaci se může stát, že si člověk nevybaví čísla tísňových linek a zde stačí pouze stisknout nouzové tlačítko a pro uskutečnění hovoru jej po dobu 3 sekund přidržet. V případě, že má v aplikaci volající uložené základní údaje ke své osobě, urychlí se tak proces vytěžení prvotního hovoru na tísňovou linku, kdy se osobě přijímající hovor na tísňové lince již tyto základní údaje k volajícímu zobrazují a zároveň se jí zobrazuje místo, kde se osoba nachází pomocí souřadnic GPS. Volající tedy nemusí hledat název ulice nebo záchytný bod a hovor je tak rychlejší a plynulejší a vyslání složek IZS na místo je tak rychlejší. Aplikace je uživatelsky velice jednoduchá a dostupná a zvládne ji tak užívat široké spektrum osob.

Do ostatních složek IZS se řadí dle § 4 odst. 2 zákona o IZS vyčleněné síly a prostředky ozbrojených sil, ostatní ozbrojené bezpečnostní sbory, ostatní záchranné sbory, orgány ochrany veřejného zdraví, které jsou blíže specifikovány v zákoně č. 20/1966 Sb., o péči o zdraví lidu, ve znění pozdějších předpisů, havarijní, pohotovostní, odborné a jiné služby, zařízení civilní ochrany, neziskové organizace a sdružení občanů, která lze využít k záchranným a likvidačním pracím. Tyto složky tvořené právníky (případně fyzickými) osobami poskytují při záchranných a likvidačních pracích plánovanou pomoc na vyžádání.<sup>34</sup> Je důležité zmínit, že tyto právníké (případně fyzické) osoby, které uzavírají dohody o poskytnutí pomoci, nemají z těchto dohod a smluv žádnou zvláštní výhodu, ale zároveň nemusí garantovat žádné zvláštní podmínky

---

<sup>33</sup> SMETANA, Marek a Danuše KRATOCHVÍLOVÁ. Integrovaný záchranný systém a jeho složky. Ostrava: Ostravská univerzita v Ostravě, Zdravotně sociální fakulta, 2007. s. 14. ISBN 978-80-7368-337-5.

<sup>34</sup> ČESKO. Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů. In Sběrka zákonů, Česká republika. 2000, částka 73, s. 2.

spočívající v upřednostňování takové pomoci nebo v časových limitech poskytnutí pomoci, což uvádí Skalská a kol., v jejich publikaci.<sup>35</sup> Příkladem může být nasazení Armády České republiky při provádění záchranných a likvidačních prací při povodních nebo v nedávné době využití Armády České republiky v součinnosti s Policií České republiky při kontrolách na hranicích okresů v rámci opatření z důvodu pandemie Covid 19. Základní i ostatní složky IZS se při zásahu řídí příkazy velitele zásahu popřípadě jiné k tomu oprávněné osoby dle zákona o IZS.<sup>36</sup>

### **3.2 Koordinace složek integrovaného záchranného systému v místě zásahu**

Jelikož je tématem práce mimo jiné činnost složek IZS při společném zásahu, musí být tento společný zásah koordinován. Koordinaci složek IZS při společném zásahu upravuje § 1 - § 11 vyhlášky č. 328/2001 Sb., o některých podrobnostech zabezpečení integrovaného záchranného systému, která ji vykládá jako „*koordinaci záchranných a likvidačních prací včetně usměrňování jejich součinnosti*“. Dle § 19 zákona o IZS a dle § 2 vyhlášky č. 328/2001 Sb., o některých podrobnostech zabezpečení integrovaného záchranného systému, se tak využívají 3 řídicí úrovně, a to taktická, operační a strategická. Koordinace složek IZS zahrnuje převážně činnosti, jako jsou vyhodnocení druhu a rozsahu mimořádné události a jí vyvolaného ohrožení, což probíhá za souběžného využití výsledků organizovaného průzkumu, uzavření místa zásahu a omezení vstupu osob, jejichž přítomnosti zde není potřeba, záchraně bezprostředně ohrožených osob, zvířat nebo majetku, popř. jejich evakuace a poskytnutí neodkladné zdravotní péče zraněným osobám.<sup>37</sup> Níže budou jednotlivé úrovně koordinace blíže rozebrány a charakterizovány.

#### **3.2.1 Taktická úroveň koordinace**

V ustanovení § 3 vyhlášky Ministerstva vnitra č. 328/2001 Sb., o některých podrobnostech zabezpečení integrovaného záchranného systému, „*provádí koordinaci složek IZS při společném zásahu na taktické úrovni velitel zásahu v místě, kde jsou nasazeny složky IZS a v místě, kde je předpoklad účinků mimořádné události. Velitel zásahu tuto koordinaci provádí sám nebo využívá jím zřízené výkonné orgány, jako jsou např. štáb velitele zásahu, velitelé sektorů a velitelé úseků. Velitel zásahu kromě jiného*

---

<sup>35</sup> SKALSKÁ, Květoslava, HANUŠKA, Zdeněk. *Integrovaný záchranný systém a požární ochrana: modul I*. 1. vyd. Praha: MV – generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, 2010. ISBN 978-808-6640-594.

<sup>36</sup> ČESKO. Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 73, s. 2.

<sup>37</sup> Šenovský, M., Adamec, V., Hanuška Z.: *Integrovaný záchranný systém*, Edice SPBI Spektrum, svazek č. 40, Ostrava, 2005, ISBN: 80-86634-65-5., s. 97.

*také organizuje záchranné a likvidační práce a to dle zásad koordinace složek IZS. Velitel zásahu je rovněž ve spojení s operačním střediskem.*<sup>38</sup> Rovněž konzultuje s vedoucími jednotlivých složek a na základě těchto konzultací stanovuje celkový postup provedení záchranných a likvidačních prací, kdy vychází mimo jiné z typových činností složek při společném zásahu.<sup>39</sup> Velitelem zásahu je ve většině případů hasič (velitel jednotky požární ochrany), pokud zákon o IZS nestanoví jinak. Rovněž může nastat situace, při které není na místě zásahu v prvotní chvíli určen velitel zásahu. V tomto případě se velitelem zásahu stává velitel nebo vedoucí složky IZS, která má na místě převažující činnost.<sup>40</sup>

Velitel zásahu disponuje dle § 19 odst. 3 zákona o IZS pravomocemi, kterými jsou např. regulování pohybu v místě zásahu, nařízení evakuace osob, nařízení bezodkladného provádění nebo odstraňování staveb, terénních úprav za účelem zmírnění nebo odvrácení rizik vzniklých mimořádnou událostí, vyzývání fyzických nebo právnických osob k poskytnutí osobní nebo věcné pomoci.<sup>41</sup>

### **3.2.2 Operační úroveň koordinace**

Jak uvádí Šenovský a kol., „*operační úroveň řízení zajišťují operační a informační střediska složek IZS.*“<sup>42</sup> Tato operační a informační střediska zajišťují nepřetržitou obsluhu tísňových linek a jsou umístěna v jednotlivých krajích u HZS krajů, národní operační a informační středisko je pak zřízeno na Ministerstvu vnitra – generálním ředitelství HZS ČR.<sup>43</sup> Krajská operační a informační střediska (dále jen „KOPIS“) jsou stěžejními v oblasti koordinace. V jejich režii je ovládání systémů varování a vyzkoumávání pro obyvatelstvo, mohou požadovat uveřejňování informací ve veřejných sdělovacích prostředcích a jsou klíčovou spojnicí mezi velitelem zásahu a třetí řídicí úrovní IZS. Rovněž obsluhují hovory z tísňové linky 112, která je univerzální tísňovou linkou pro všechny osoby, a jsou zde přijímána tísňová volání jakéhokoliv druhu. Operační a informační střediska jsou ve spojení s velitelem zásahu a na jeho žádost povolávají na místo zásahu další potřebné složky IZS podle poplachového plánu. KOPIS

---

<sup>38</sup>Vyhláška Ministerstva vnitra č. 328/2001 Sb., o některých podrobnostech zabezpečení integrovaného záchranného systému, ve znění vyhlášky č. 429/2003 Sb.

<sup>39</sup> Šenovský, M., Adamec, V., Hanuška Z.: *Integrovaný záchranný systém*, op. cit., s.99.

<sup>40</sup> ČESKO. Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů. In Sbírka zákonů, Česká republika. 2000, částka 73, s. 2.

<sup>41</sup> ČESKO. Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů. In Sbírka zákonů, Česká republika. 2000, částka 73, s. 19.

<sup>42</sup> Šenovský, M., Adamec, V., Hanuška Z.: *Integrovaný záchranný systém*, op. cit.,s.102.

<sup>43</sup> Šenovský, M., Adamec, V., Hanuška Z.: *Integrovaný záchranný systém*, op. cit.,s.105.

dále komunikují a spolupracují v případě společného zásahu složek IZS s operačními a informačními středisky Policie ČR a ZZS kraje a v zásadě usnadňují a zprostředkovávají komunikaci mezi těmito složkami, slouží k předávání informací mezi jednotlivými složkami a usměrňují jejich vzájemnou činnost.<sup>44</sup>

Dle ustanovení § 6 vyhlášky Ministerstva vnitra č. 328/2001 Sb., o některých podrobnostech zabezpečení integrovaného záchranného systému, odpovídá za obsah, formu a aktuálnost informací odesílaných z místa zásahu na územně příslušné operační a informační středisko velitel zásahu, kdy informace obsahují údaje o situaci v místě zásahu, času zahájení a ukončení záchranných a likvidačních prací, nasazených silách a prostředcích, vyhlášeném stupni poplachu v místě zásahu, odjezdu složek z místa zásahu, významných informacích poskytnutých veřejnosti, aj.<sup>45</sup> Na základě těchto informací z místa pak může KOPIS ve prospěch řešení mimořádné události využít uveřejnění informací ve sdělovacích prostředcích nebo využít systému varování a vyrozumění obyvatelstva, jak uvádí Rektorič.<sup>46</sup>

### 3.2.3 Strategická úroveň koordinace

Strategická úroveň koordinace je třetí řídicí úroveň koordinace a představuje přímé zapojení starosty obce s rozšířenou působností, hejtmána kraje nebo Ministerstva vnitra do koordinace záchranných a likvidačních prací, a to v případě, že o jejich koordinaci požádá velitel zásahu nebo i v případě, je-li mimořádná událost ohodnocena nejvyšším stupněm poplachu dle poplachového plánu IZS. Koordinace ze strany ministerstva pak může nastat i v případě, že rozsah mimořádné události přesáhne státní hranice ČR nebo hranice kraje a je vyhlášen nejvyšší stupeň poplachu dle poplachového plánu. Pro koordinaci ze strany starosty obce s rozšířenou působností může pak tento starosta použít svůj krizový štáb.<sup>47</sup>

Dle ustanovení § 7 vyhlášky Ministerstva vnitra č. 328/2001 Sb. je *„účelem koordinace na strategické úrovni na základě potřeb při řešení mimořádné události zapojení sil a prostředků na úrovni ministerstev, hejtmánů a starostů obcí s rozšířenou působností. Stanovují se priority při záchranných a likvidačních pracích, provádí se zabezpečování*

---

<sup>44</sup>Šenovský, M., Adamec, V., Hanuška Z.: *Integrovaný záchranný systém*, op. cit.,s.9,90,91.

<sup>45</sup> Vyhláška Ministerstva vnitra č. 328/2001 Sb., o některých podrobnostech zabezpečení integrovaného záchranného systému.

<sup>46</sup> REKTORIČ, Jaroslav a kol. *Krizový management ve veřejné správě: Teorie a praxe*. 1. vyd. Praha: Ekopress, 2004, 249 s. ISBN 80-86119-83-1.

<sup>47</sup> Šenovský, M., Adamec, V., Hanuška Z.: *Integrovaný záchranný systém*, op. cit.,s.9.

*materiálních a finančních podmínek pro činnost zasahujících složek a postupuje se v souladu s ústředním poplachovým plánem, poplachovým plánem kraje, vnějšími havarijními plány a havarijním plánem kraje.*“<sup>48</sup> Jak uvádí Hanuška, „prostřednictvím operačních a informačních středisek IZS také hejtmán kraje a starosta obce s rozšířenou působností jsou při své koordinaci záchranných a likvidačních prací povinni předávat Ministerstvu vnitra zprávy o mimořádné události a jejím průběhu a vyžadují pomoc.“<sup>49</sup>

### **3.3 Místo zásahu, jeho členění a organizace**

Se společným zásahem složek IZS je neoddělitelně spojeno místo zásahu, jemuž se společný zásah složek IZS přizpůsobuje. Za místo zásahu je označováno místo, kde jsou nasazeny složky IZS a prostor, kde mimořádná událost působí nebo je předpoklad jejího účinku. Organizaci místa zásahu stanovuje velitel zásahu. Místo zásahu se člení dle rozsahu mimořádné události, které může být dále členěno na sektory a úseky. Organizace místa spočívá ve vymezení prostorů podporujících provedení zásahu a řízení zásahu. Tato organizace se provádí na základě charakteristiky mimořádné události, jejím rozsahu a taktiky zásahu. Dle situace se vymezují prostory jako např. prostor předpokládaného šíření mimořádné události, vnější zóna, nebezpečná zóna, bezpečnostní uzávěra, týlový prostor, kontaktní prostor, prostor pro poskytování zdravotní péče, aj.<sup>50</sup>

Vymezení a organizace místa je nezbytná pro co nejméně komplikovaný průběh zásahu na místě a dále pro orientaci zasahujících složek na místě. Jako příklad je uvedeno vymezení prostoru pro zraněné osoby a pro umístění zemřelých, kdy zcela logicky by tyto prostory neměly být blízko sebe z důvodu možné traumatizace zraněných, stejně jako by obě tato místa měla být vzdálena od prostoru stanoviště pro poskytování informací tisku.<sup>51</sup> Rozčlenění místa zásahu a jeho organizace je velice podstatnou činností, která by neměla být opomíjena. Uvedu-li jako příklad mimořádnou událost s velkým počtem zraněných a usmrcených osob, nemělo by zde dojít k tomu, že vyčleněné místo pro zraněné osoby bude dostupné přes místo určené pro usmrcené osoby. Mohlo by tak dojít k traumatizaci zraněných a s tím spojených komplikací. Dále by měl být jasně vymezený prostor pro média a tisk. Informace o rozčlenění místa by pak měla být jasně a

---

<sup>48</sup> Vyhláška Ministerstva vnitra č. 328/2001 Sb., o některých podrobnostech zabezpečení integrovaného záchranného systému.

<sup>49</sup> HANUŠKA, Z. Obce a integrovaný záchranný systém. 112 [online]. 2003, č. 1 [cit. 2023-02-28]. Dostupné z [http://www.mvcr.cz/casopisy/112/1\\_2003/strana15.html](http://www.mvcr.cz/casopisy/112/1_2003/strana15.html).  
<[http://www.mvcr.cz/casopisy/112/1\\_2003/strana15.html](http://www.mvcr.cz/casopisy/112/1_2003/strana15.html)>

<sup>50</sup> Vyhláška Ministerstva vnitra č. 328/2001 Sb., o některých podrobnostech zabezpečení integrovaného záchranného systému.

<sup>51</sup> Šenovský, M., Adamec, V., Hanuška Z.: *Integrovaný záchranný systém*, op. cit.,s.100.

srozumitelně předána všem zasahujícím složkám IZS v místě mimořádné události, aby měly přehled a nedošlo tak ke komplikacím.

### **3.4 Ústřední poplachový plán integrovaného záchranného systému**

Ústřední poplachový plán je úzce spojen se společným zásahem složek IZS při mimořádných událostech, neboť obsahuje jednotlivé stupně poplachu, dle nichž se pak liší postup při vysílání složek IZS na místo mimořádné události i příprava na zásah a samotný zásah v místě. Tento byl vypracován MV – generálním ředitelstvím HZS ČR a schválen ministrem vnitra ČR v souladu s § 7 odst. 2 písm. c) a odst. 4 zákona o IZS a je zde definováno jeho použití, pravidla pro zařazování a využívání, spojení na základní a ostatní složky IZS a operativní dokumentace ústředního poplachového plánu. Ústřední poplachový plán se dle Horáka použije při koordinaci složek při záchranných a likvidačních pracích Generálním ředitelstvím HZS ČR.<sup>52</sup> Jak uvádí Šenovský a kol., „ústřední poplachový plán se použije při ústřední koordinaci záchranných a likvidačních prací MV – generálním ředitelstvím HZS ČR.“<sup>53</sup> Níže budou jednotlivé stupně poplachu blíže definovány.

#### **3.4.1 Stupně poplachu**

Stupně poplachu IZS jsou uvedeny v § 20 - § 24 vyhlášky ministerstva vnitra č. 328/2001 Sb., o některých podrobnostech zabezpečení integrovaného záchranného systému. Dle § 21 je první stupeň poplachu vyhlášen v případě, že záchranné a likvidační práce provádí pouze základní složky IZS, které není třeba při společném zásahu nepřetržitě koordinovat nebo v případě, že mimořádná událost ohrožuje jednotlivé osoby, jednotlivý objekt nebo jeho část (výjimkou je objekt, kde jsou složité podmínky pro zásah), jednotlivé dopravní prostředky osobní nebo nákladní dopravy nebo plochy území do 500 m<sup>2</sup>.<sup>54</sup>

Dle § 22 je druhý stupeň poplachu vyhlášen v případě, že záchranné a likvidační práce provádí základní a ostatní složky kraje nebo v místě, kde mimořádná událost probíhá, je nutné nepřetržitě koordinovat složky velitelem zásahu při společném zásahu, mimořádná událost ohrožuje nejvýše 1000 osob, více jak jeden objekt se složitými

---

<sup>52</sup> HORÁK, Rudolf. Průvodce krizovým řízením pro státní správu. Praha: Linde, 2001. 215 s. ISBN 978-807201-714.

<sup>53</sup> Šenovský, M., Adamec, V., Hanuška Z.: *Integrovaný záchranný systém*, op. cit.,s.79.

<sup>54</sup> Vyhláška Ministerstva vnitra č. 328/2001 Sb., o některých podrobnostech zabezpečení integrovaného záchranného systému.



podmínkami pro zásah, jednotlivé prostředky hromadné dopravy osob, cenný chov zvířat nebo plochy území do 10.000 m<sup>2</sup>.“<sup>55</sup>

Dle § 23 je třetí stupeň poplachu vyhlášen v případě, že „*mimořádná událost ohrožuje více jak 100 a nejvýše 1.000 osob, část obce nebo areálu podniku, soupravy železniční přepravy, několik chovů hospodářských zvířat, plochy území do 1 km<sup>2</sup>, povodí řek, produktovody, jde o hromadnou havárii v silniční dopravě nebo o havárii v letecké dopravě nebo záchranné a likvidační práce provádí základní a ostatní složky IZS nebo se využívají síly a prostředky z jiných krajů, nebo je nutné složky při společném zásahu v místě zásahu koordinovat velitelem zásahu za pomoci štábu velitele zásahu a místo zásahu rozdělit na sektory a úseky.*“<sup>56</sup>

Zvláštní stupeň poplachu se dle § 24 vyhláší v případě, že „*mimořádná událost ohrožuje více jak 1.000 osob, celé obce nebo plochy území nad 1 km<sup>2</sup>, záchranné a likvidační práce provádějí základní a ostatní složky včetně využití sil a prostředků z jiných krajů, popř. je nutno použít pomoc podle § 22 zákona nebo zahraniční pomoci, je nutné složky při společném zásahu v místě zásahu koordinovat velitelem zásahu za pomoci štábu velitele zásahu a místo zásahu rozdělit na sektory a úseky nebo společný zásah vyžaduje koordinaci na strategické úrovni.*“<sup>57</sup> Ve své publikaci Šenovský a kol., uvádí, že vyhlášení zvláštního stupně poplachu poplachového plánu IZS kraje oznamuje KOPIS hejtmanovi, popř. na základě rozhodnutí velitele zásahu oznamuje dotčenému starostovi obce s rozšířenou působností, kdy po vyhlášení zvláštního stupně poplachu KOPIS povolává a nasazuje síly a prostředky kraje, koordinuje pomoc se sousedními kraji a informuje o vyhlášení zvláštního stupně poplachu MV – generální ředitelství HZS ČR. “<sup>58</sup>

### **3.5 Typové činnosti složek při společném zásahu**

V souvislosti se společným zásahem složek IZS, jež je tématem práce, byly vypracovány typové činnosti složek IZS při společném zásahu. Typové činnosti složek při společném zásahu (dále jen „STČ“) jsou dle § 18 vyhlášky Ministerstva vnitra vydávané Ministerstvem vnitra - generálním ředitelstvím HZS ČR v katalogu typových činností složek při společném zásahu. „*Jsou koncipovány na jednotlivé druhy*

---

<sup>55</sup> Vyhláška Ministerstva vnitra č. 328/2001 Sb., o některých podrobnostech zabezpečení integrovaného záchranného systému.

<sup>56</sup> Vyhláška Ministerstva vnitra č. 328/2001 Sb., o některých podrobnostech zabezpečení integrovaného záchranného systému.

<sup>57</sup> Vyhláška Ministerstva vnitra č. 328/2001 Sb., o některých podrobnostech zabezpečení integrovaného záchranného systému.

<sup>58</sup> Šenovský, M., Adamec, V., Hanuška Z.: *Integrovaný záchranný systém*, op. cit.,s.81.

*mimořádných událostí, při kterých je dán předpoklad společného zásahu jednotlivých složek IZS.* <sup>59</sup> STČ obsahují postup složek na místě zásahu při provádění záchranných a likvidačních prací, určují, kdo je velitelem zásahu při jednotlivých typech mimořádné události a jsou rozděleny na tzv. „listy“, které jsou určené jednotlivým složkám a jsou v nich stanovené jejich činnosti a postupy, které má na místě vykonávat.

V současné době je uveřejněno celkem 18 STČ, ale dochází k jejich postupnému doplňování o nové možné typy mimořádných událostí. Typové činnosti jsou označovány čísly a názvy mimořádných událostí, přičemž níže je uveden jejich celkový výčet:<sup>60</sup>

- STČ-01/IZS Špinavá bomba.
- STČ-02/IZS Demonstrování úmyslu sebevraždy.
- STČ-03/IZS Hrozba použití NVS nebo nález NVS, podezřelého předmětu, munice, výbušnin a výbušných předmětů (NVS je zkratkou užívanou pro termín nástražný výbušný systém.)
- STČ-04/IZS Zásah složek IZS u mimořádné události Letecká nehoda.
- STČ-05/IZS Nálezu předmětu s podezřením na přítomnost B-agens nebo toxinů.
- STČ-06/IZS Opatření k zajištění veřejného pořádku při shromážděních a technoparty.
- STČ-07/IZS Záchrana pohřešovaných osob - pátrací akce v terénu.
- STČ-08/IZS Dopravní nehoda.
- STČ-09/IZS Zásah složek IZS u mimořádné události s velkým počtem zraněných osob.
- STČ-10/IZS Při nebezpečné poruše plynulosti provozu na dálnici.
- STČ-11/IZS Chřipka ptáků.
- STČ-12/IZS Při poskytování psychosociální pomoci.
- STČ-13/IZS Reakce na chemický útok v metru.
- STČ-14/IZS Amok-útok aktivního střelce.
- STČ-15/IZS Mimořádnosti v provozu železniční osobní přepravy.
- STČ-16A/IZS Mimořádná událost s podezřením na výskyt vysoce nakažlivé nemoci ve zdravotnickém zařízení nebo v ostatních prostorech.

---

<sup>59</sup> Vyhláška Ministerstva vnitra č. 328/2001 Sb., o některých podrobnostech zabezpečení integrovaného záchranného systému.

<sup>60</sup> Dokumentace IZS - Hasičský záchranný sbor České republiky. *Úvodní strana - Hasičský záchranný sbor České republiky* [online]. Copyright © 2022 Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, všechna práva vyhrazena [cit. 09.01.2023]. Dostupné z: <https://www.hzscr.cz/clanek/dokumentace-izs-587832.aspx>.

- STČ-16B/IZS Mimořádná událost s podezřením na výskyt vysoce nakažlivé nemoci na palubě letadla s přistáním na letišti Praha Ruzyně.
- STČ-17A/IZS Nález nelegální drogové laboratoře.

Pro účely této bakalářské práce je podrobněji analyzován STČ-09/IZS Zásah složek IZS u mimořádné události s velkým počtem zraněných osob a dále je v bakalářské práci podrobněji analyzován STČ-08/IZS Dopravní nehoda. STČ-09/IZS je zaměřena na řešení mimořádných událostí s velkým počtem zraněných osob, kdy v takových případech je nutné stanovit priority v poskytování neodkladné zdravotní péče a provést třídění zraněných osob. K třídění dochází, je-li počet zraněných osob a zdravotnických pracovníků ve značném nepoměru a nemohou tak poskytnout okamžitou zdravotní péči všem zraněným osobám současně. Velitelem zásahu je velitel jednotky požární ochrany, kdy zřizuje zpravidla štáb velitele zásahu, ve kterém má důležité místo vedoucí zdravotnické složky. Stupeň poplachu dle velkého počtu zraněných osob nebo s více jak 10 oběťmi obvykle odpovídá 3. stupni poplachu.<sup>61</sup> Jsou zde dále vymezeny základní pojmy související s tímto typem mimořádné události, vymezen charakter a druh mimořádné události a vymezená činnost složek IZS při zásahu, rovněž jsou definovány jednotlivé úrovně koordinace v místě zásahu.

### 3.6 Třídění zraněných osob metodou START

V souvislosti s prováděním společného zásahu složek IZS a záchranných prací v místě zásahu, dochází k třídění osob na místě zásahu, které usnadňuje složkám IZS a zejména pracovníkům ZZS orientaci mezi osobami nacházejícími se na místě mimořádné události. Metoda START neboli Snadné Třídění A Rychlá Terapie je obsažena v příloze č. 2 STČ-09/IZS a provádí se u mimořádné události s hromadným postižením osob a to v případě, že je jejich počet ve výrazném nepoměru k počtu zdravotnických pracovníků a také na místech, kde je ztížená přístupnost a je potřeba speciálního vybavení. Prioritou je zajištění neodkladné přednemocniční péče (dále jen „PNP“), kdy je prvotně tato pomoc poskytována osobám s nejzávažnějším zdravotním stavem. O třídění osob rozhodují proškolení příslušníci HZS ČR nebo jiné složky IZS zasahující na místě. Přednostně jsou na stanoviště PNP přinášeni pacienti s první prioritou – červenou, tj. selhávající životní funkce. Dále jsou přinášeni pacienti s druhou prioritou – žlutou, tj. neschopní

---

<sup>61</sup> Úvodní strana - Hasičský záchranný sbor České republiky [online]. Copyright ©E [cit. 09.01.2023]. Dostupné z: <https://www.hzscr.cz/soubor/stc-09-zasah-slozek-izs-u-mimoradne-udalosti-s-velkym-poctem-zranenych-osob-pdf.aspx>.

samostatného pohybu, poté jsou přinášeni pacienti s třetí prioritou – zelenou, tj. soběstační, odložitelně ošetřitelní. Na místě nálezu jsou pak ponecháni pacienti označení černě, tj. bez známek životních funkcí. Proškolení pracovníci provedou rozřídění osob a jejich označení barevnými štítky dle výše uvedených kritérií.<sup>62</sup>

Dále má každá základní složka IZS pod svým číslem jednacím zvlášť rozepsané úkoly a postupy, které by měla na místě mimořádné události provést a způsob jejich provedení. Zásadní roli zde hraje převážně HZS ČR a ZZS, ostatní složky se na místě řídí převážně jejich pokyny a jsou k dispozici pro úkony a úkoly dle instrukcí a potřeby. Dle typu mimořádné události se pak Policie ČR např. účastní na vyšetřování a dokumentaci mimořádné události nebo komunikuje a předává informace veřejnosti.

---

<sup>62</sup> Štětina, J. *Zdravotnictví a integrovaný záchranný systém při hromadných neštěstích a katastrofách*. op. cit.,s.234.

## 4 DOPRAVNÍ NEHODA

Tématem bakalářské práce je činnost složek integrovaného záchranného systému při dopravních nehodách s vysokým počtem zraněných a zemřelých, kdy v předchozí kapitole byla provedena charakteristika integrovaného záchranného systému a jeho jednotlivých složek, postupů a legislativy, jíž se složky řídí a v této kapitole bude blíže specifikován pojem dopravní nehoda. Dle § 47 zákona o silničním provozu se jedná o „událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci, a při níž došlo k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.“<sup>63</sup> Chmelík a kol., definuje dopravní nehody jako „nepředvídané, ale zpravidla předvídatelné události, které vznikly během provozu na dopravní cestě a měly za následek škodu na životě, zdraví nebo majetku či jiný, zvláště závažný následek.“<sup>64</sup> Dle Konečného je každá dopravní nehoda tvořena dvěma komponenty, kterými jsou nehodové jednání a nehodová událost. Za nehodové jednání je označeno jednání či opomenutí účastníka dopravní nehody, kterým způsobil nehodovou událost. Za nehodovou událost je označen konkrétní projev dopravní nehody (např. srážka, havárie apod.)<sup>65</sup> Při dopravní nehodě má dle zákona určité povinnosti řidič vozidla a účastník dopravní nehody.<sup>66</sup> Řešení dopravních nehod lze provést několika způsoby. V případě, že při dopravní nehodě dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke hmotné škodě převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí částku 100.000 Kč, jsou účastníci dopravní nehody povinni zejména neprodleně ohlásit dopravní nehodu policistovi, setrvat v místě dopravní nehody a chovat se tak, aby svým jednáním nezpůsobili újmu na řádném vyšetření dopravní nehody. Povinnost ohlásit nehodu policistovi vzniká rovněž v případě, že dojde ke hmotné škodě na majetku 3. osoby (např. oplocení rodinného domu), dojde-li k poškození nebo zničení součásti nebo příslušenství pozemní komunikace nebo účastníci dopravní nehody nemohou sami bez vynaložení nepřiměřeného úsilí zabezpečit obnovení plynulosti provozu na pozemních komunikacích.

---

<sup>63</sup> ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. In Sbirka zákonů, Česká republika. 2000, částka 98, s. 80.

<sup>64</sup> CHMELÍK, Jan et al. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0, s. 17.

<sup>65</sup> KONEČNÝ, J., *Šetření a dokumentace dopravních nehod*. 1. vydání. Praha: MV ČR, 2011, str. 7.

<sup>66</sup> ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. In Sbirka zákonů, Česká republika. 2000, částka 98, s. 80-81.

V ostatních případech účastníci dopravní nehody sepiší tzv. Záznam o dopravní nehodě nebo-li „euroformulář“, kdy je tato povinnost dána zákonem o silničním provozu v ustanovení § 47 odst. 3 písm. g). Jedná se o společný záznam o dopravní nehodě, který oba účastníci dopravní nehody podepiší a neprodleně jej předají pojistiteli. Nutno však podotknout, že není v současné době žádný závazně platný právní předpis, který by ukládal povinnost vozit tento formulář ve vozidle a není rovněž stanovena jeho přesná forma. Záznam o dopravní nehodě však dle zákona o silničním provozu musí obsahovat identifikaci místa a času dopravní nehody, účastníky dopravní nehody a zúčastněná vozidla, příčinu dopravní nehody, průběh a následky. Rovněž je doporučeno pořídit fotodokumentaci místa dopravní nehody, fotodokumentaci poškození vozidel a popř. získání kontaktů na svědky dopravní nehody. Je žádoucí, aby si účastníci dopravní nehody vyměnili kontaktní údaje pro případ následné komunikace, a dále je vhodné, aby v Záznamu o dopravní nehodě bylo uvedeno, kdo případně dopravní nehodu zavinil a zda s tím viník nehody souhlasí.

V běžné praxi se stává, že v případě, že se osoby na místě nedohodnou na zavinění dopravní nehody a následné sepsání Záznamu o dopravní nehodě, přivolají na místo Policii ČR. V tomto případě provede Policie ČR na místě úkony potřebné ke zjištění skutkového stavu a příčiny dopravní nehody, následně stanoví viníka nehody a toho potrestá dle formy jeho zavinění, kdy se standardně jedná o přestupkové jednání, které je v rozporu se zákonem o silničním provozu ojedinele také o trestný čin (např. řidič pod vlivem alkoholu s naměřenou hodnotou alkoholu v dechu nad 1,27 promile). Je tedy více než žádoucí, aby v případě, že je možné dopravní nehodu vyřešit bez přítomnosti Policie ČR, aby účastníci sepsali Záznam o dopravní nehodě a vyhnuli se tak případným dalším komplikacím.

#### **4.1 Dopravní nehoda se zásahem složek integrovaného záchranného systému**

Jak je dáno tématem práce a hlavním cílem práce, bude v následující podkapitole vysvětlena problematika dopravní nehody se zásahem složek IZS. Dle Zuberu a kol., v případě, že *„při záchranných a likvidačních pracích u dopravní nehody jsou přítomny složky IZS a je potřeba jejich vzájemné spolupráce, je jejich cílem zejména zajištění místa dopravní nehody a jeho ohraničení, vyproštění osob z vozidel, poskytnutí první pomoci osobám, protipožární opatření, zamezení úniku nebezpečných látek a látek ohrožujících okolí a co nejrychlejší obnova provozu na pozemní komunikaci.“* Nasazení sil a prostředků u dopravní nehody je přizpůsobeno několika faktorům, jako je kategorie

pozemní komunikace a hustota silničního provozu na této pozemní komunikaci, kdy na dálnici je pravděpodobné, že bude potřeba nasadit více sil a prostředků než na účelové pozemní komunikaci, dále s ohledem k místu dopravní nehody a jeho rizikovosti, popř. nebezpečnosti (např. železniční přejezd, most, křižovatka), dále je zohledněn druh a počet zúčastněných vozidel ne dopravní nehodě, popř. charakter přepravovaného nákladu a meteorologické podmínky.<sup>67</sup>

#### 4.2 Povinnost poskytnout první pomoc při dopravní nehodě

S dopravními nehodami a rovněž i se zásahem složek IZS v místě dopravní nehody je spojena první pomoc poskytnutá před příjezdem složek IZS na místo dopravní nehody. Za důležité je třeba zmínit, že dle § 47 zákona o silničním provozu na pozemních komunikacích, „vzniká účastníkům dopravní nehody, došlo-li ke zranění osob, povinnost poskytnout podle svých schopností první pomoc a k zraněné osobě přivolat poskytovatele zdravotnické záchranné služby.“ Zákon tedy ukládá tuto povinnost přímému účastníkovi nehody, který se podílel na jejím vzniku a v případě, že by ji neposkytl a nepřivolal na místo ZZS, vystavuje se tak pokutě v rozmezí 1.500 Kč – 2.000 Kč.<sup>68</sup> V případě dopravních nehod dochází velice často ke stavům šoku a v důsledku velké míry stresu se často v praxi stává, že osoby nejsou schopny poskytnout základní první pomoc, proto se za laické poskytnutí první pomoci dá považovat už jen přivolání ZZS na místo. Dle zákona o silničním provozu je tato povinnost tedy dle výše uvedených informací cílena pouze na přímé účastníky dopravní nehody, kteří se na jejím vzniku podíleli, avšak ostatním osobám, které dopravní nehodě přihlížely nebo byly jejími svědky, tato povinnost dle tohoto zákona nevzniká. Dle tohoto zákona by tedy osoby, které nemají přímý podíl na dopravní nehodě, nebyly nijak postižitelné ani v případě, že by si v důsledku zranění nebo zdravotního stavu nebyly osoby přímo zúčastněné na dopravní nehodě schopny poskytnout první pomoc nebo přivolat na místo ZZS a osoby přihlížející nebo se na dopravní nehodě přímo nepodílející by tuto první pomoc nebo přivolání ZZS neprovedly.

Na toto ovšem dále myslí zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník (dále jen „trestní zákoník“), konkrétně § 150 Neposkytnutí pomoci a § 151 Neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku. V ustanovení § 150 je v odst. 1 trestního zákoníku uvedeno, že

---

<sup>67</sup> Zuber, Z., Hrubec, M., Schrenk, J., Zmatlík Z.: *Dopravní nehody, taktika zásahu při dopravních nehodách*, MV – GŘ HZS ČR, Praha, ISBN 80-86640-77-9.

<sup>68</sup> ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. In Sbirka zákonů, Česká republika. 2000, částka 98, s. 80-81.

„kdo osobě, která je v nebezpečí smrti nebo jeví známky vážné poruchy zdraví nebo jiného vážného onemocnění, neposkytne potřebnou pomoc, ač tak může učinit bez nebezpečí pro sebe nebo jiného, bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta.“<sup>69</sup> V odst. 2 je pak stanovena vyšší trestní sazba nebo zákaz činnosti pro osoby, které neposkytnou potřebnou pomoc dle odst. 1, ač jsou dle povahy svého zaměstnání povinni takovou pomoc poskytnout.<sup>70</sup> Toto se tedy vztahuje i na nepřímé účastníky dopravní nehody, jako jsou přihlížející, svědci nebo kolemjedoucí či kolemjdoucí osoby. Zde je nutné upřesnit, že za poskytnutí první pomoci dle odst. 1 se považuje již přivolání ZZS na místo a liší se od odst. 2 tím, že osoby uvedené v odst. 2 by dle povahy jejich zaměstnání měly mít rozšířenější znalosti v oblasti poskytování první pomoci (lékaři, policisté, hasiči, zdravotníci, apod.) a ti to by tedy měli poskytnout první pomoc na kvalifikovanější úrovni, než laik. V ustanovení § 151 je přesně definována osoba, které zákon ukládá povinnost poskytnutí první pomoci, kterou je „řidič dopravního prostředku, který měl při dopravní nehodě účast.“<sup>71</sup> Tato povinnost se tedy netýká řidičů dopravních prostředků, kteří neměli na dopravní nehodě účast a ti tedy v případě, že první pomoc neposkytnou, spadají pod ustanovení § 150.

V praxi dochází často k tvrzení, že každý je povinen zastavit u dopravní nehody. Zde je potřeba uvést, že povinnost zastavit u dopravní nehody vzniká pouze účastníkům dopravní nehody, a to dle zákona o silničním provozu. Zákon o silničním provozu však takového účastníka dopravní nehody přímo nedefinuje a účastníkem dopravní nehody tak bývá rozuměn ten, kdo je dopravní nehodou poškozen nebo ten, kdo ji způsobil.<sup>72</sup> Z tohoto vyplývá, že ostatní osoby nejsou ze zákona povinny zastavit u dopravní nehody. Z lidského hlediska je však jakousi mravní povinností zastavit u dopravní nehody, a to zejména na základě vyhodnocení bezpečnostních faktorů takového zastavení u dopravní nehody, aby nedošlo k ohrožení zastavujícího vozidla a jeho posádky a zároveň k ohrožení ostatních vozidel na pozemní komunikaci. Dále je nutné vyhodnotit správnou volbu místa k odstavení vozidla, ověřit, zda se na místě již nenachází ZZS nebo jiná složka IZS nebo zda na místě již nestojí jiná nezúčastněná vozidla, jejichž posádky již

---

<sup>69</sup> ČESKO. Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů. In Sbíрка zákonů, Česká republika. 2009, částka 11, s. 62.

<sup>70</sup> ČESKO. Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů. In Sbíрка zákonů, Česká republika. 2009, částka 11, s. 63.

<sup>71</sup> ČESKO. Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů. In Sbíрка zákonů, Česká republika. 2009, částka 11, s. 63.

<sup>72</sup> ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. In Sbíрка zákonů, Česká republika. 2000, částka 98, s. 81.



zajišťují poskytnutí první pomoci. V neposlední řadě je třeba vyhodnotit, zda se nejedná pouze a drobnou dopravní nehodu, kdy je evidentní, že nedošlo k vážnému zranění osob a tyto jsou schopny si navzájem případnou první pomoc poskytnout nebo si přivolat ZZS na místo samy. V případě, že by u dopravní nehody zastavil každý, kdo kolem ní byl jen projíždí nebo prochází, mohlo by toto být zcela kontraproduktivní a až nebezpečné, protože např. u dopravní nehody na dálnici, kde je velká fluktuace vozidel, by pak bylo nemožné nebo extrémně ztížené pro složky IZS se k dopravní nehodě dostat a poskytnout tak kvalifikovanou první pomoc a řešit situaci.

## 5 POSTUP SLOŽEK INTEGROVANÉHO ZÁCHRANNÉHO SYSTÉMU NA MÍSTĚ DOPRAVNÍ NEHODY

Aby bylo možné naplnit hlavní cíl bakalářské práce, jímž je zpracování charakteristiky dopravních nehod s vysokým počtem zraněných a zemřelých a činnost složek IZS při těchto mimořádných událostech, je nezbytné provést analýzu postupů složek IZS na místě dopravní nehody v rámci spolupráce jednotlivých složek IZS i samostatné úkony každé složky IZS zvlášť. Jedná se zejména o opatření směřující k záchraně životů a zdraví osob a snížení celkových následků dopravní nehody. Již při příjmu oznámení o dopravní nehodě na některou z tísňových linek je nutné správné vyřízení tohoto hovoru a získání co nejpřesnějších informací o dopravní nehodě, o místě, na kterém k dopravní nehodě došlo, o dostupnosti k tomuto místu, o počtu účastníků a počtu zraněných osob a další důležité okolnosti pro vyslání odpovídajícího druhu a počtu posádek složek IZS na místo. Tyto složky IZS pak musí být dostatečně informovány a celé situaci na místě dopravní nehody tak, aby měly všechno potřebné vybavení a udělaly si představu o místě dopravní nehody tak, aby byl zásah na místě co nejrychlejší a nedocházelo ke zbytečným komplikacím. I když jsou většinou složky IZS na místo dopravní nehody vysílány základně informované o situaci na místě, provádí po příjezdu na místo vlastní průzkum, při kterém zjišťují aktuální situaci na místě a další poznatky, potřebné zejména pro určení způsobu vedení zásahu. Jde o jednu z nejnebezpečnějších činností na místě, která je však rovněž jednou z nejdůležitějších, neboť jak je stanoveno ve vyhlášce č. 247/2001 Sb., o organizaci a činnosti jednotek požární ochrany je dle zjištěných poznatků pak veden zásah, při kterém dochází k záchraně osob, věcí, zvířat a majetku a zároveň se snaží zajistit co největší bezpečnost pro zasahující osoby. Tento průzkum počíná příjezdem na místo a končí ukončením zásahu na místě. Cílem průzkumu po příjezdu na místo je co nejrychleji zjistit situaci na místě a tuto vyhodnotit a následně určit způsob provedení zásahu, kdy je za tuto činnost odpovědný velitel zásahu. Samotný průzkum provádí průzkumná skupina a informace z průzkumu získané předává veliteli zásahu, který je vyhodnocuje a dle nich určuje postupy a průběh zásahu.<sup>73</sup>

Jak uvádí Zuber a kol., „*průzkum na místě nehody se provádí ihned při příjezdu, a to přímo z frontálního pohledu.*“ Tímto je sledována aktuální situace na místě dopravní nehody, jako je například: celkový provoz na komunikaci, pohyb osob na místě nehody,

---

<sup>73</sup> Vyhláška č. 247/2001 Sb., o organizaci a činnosti jednotek požární ochrany, ve znění vyhlášky č. 226/2005 Sb.

poloha a postavení havarovaného automobilu/automobilů, terén a také celkové poškození konstrukce vozidel, včetně úniku provozních látek. Poté se tento průzkum rozděluje na vnitřní a vnější. Při vnitřním průzkumu zajišťujeme kontakt se zraněnými osobami, možnosti přístupu k těmto osobám, zdravotní stav. Dalším krokem je i zjištění druhu paliva-motoru. Při vnějším průzkumu se sleduje především vyhledávání osob, které by mohly být mimo vozidlo v okolí dopravní nehody. Dále se zjišťuje stav terénu z důvodu možného šíření úniku provozních látek a další jiná nebezpečí, která by mohla ohrozit zasahující záchranáře a zraněné osoby na místě zásahu. Těmito nebezpečími mohou být například konstrukční prvky vozidla, včetně druhu paliva, ale i přítomnost elektrického vedení nebo potrubí s plynem.<sup>74</sup>

Z výše uvedených informací tedy vyplývá, že po příjezdu na místo dopravní nehody je vždy nezbytné prvotně vyhodnotit situaci na místě a podle tohoto vhodně rozestavět techniku a vozidla tak, aby nebyla ohrožena bezpečnost zasahujících osob. Dále je nutné vyhodnotit situaci, kdy v blízkosti dále probíhá silniční provoz a je toto ze strany zasahujících složek IZS vyhodnoceno jako nebezpečné nebo rizikové a v takovém případě přistoupit k zastavení provozu na nezbytně nutnou dobu nebo jeho odklonění, popř. usměrnění (např. řídit provoz policisty), k čemuž jsou v takovém případě oprávněny. Za důležité je rovněž považováno výstražné označení těchto vozidel a techniky, které je zpravidla uskutečňováno výstražnými světelnými zařízeními červené a modré barvy a v případě, že tímto světelným výstražným zařízením není některá technika na místě vybavena, je vhodné před ni umístit vozidlo, které je tímto světelným výstražným zařízením vybaveno, aby nedocházelo k ohrožení ostatních účastníků silničního provozu nebo zasahujících osob a bylo již z dálky jasné, že ostatní účastníci provozu musí přizpůsobit své chování potenciálnímu nebezpečí.

V případě, že hrozí nebezpečí vzniku požáru vozidel nebo nákladu, provádí se tzv. „protipožární opatření“, při kterých jsou vypořádány akumulátory, z blízkosti těchto vozidel se odstraní případné iniciační zdroje, jako jsou otevřený oheň nebo kuřáci a dále probíhá příprava na případný požární zásah.<sup>75</sup>

Neméně důležitou činností je stabilizace havarovaných vozidel, aby nedocházelo při provádění záchranných prací k nežádoucímu pohybu vozidla a k ohrožení osob uvnitř

---

<sup>74</sup> Zuber, Z., Hrubec, M., Schrenk, J., Zmatlík Z.: *Dopravní nehody, taktika zásahu při dopravních nehodách*, op. cit.,s 5.

<sup>75</sup> Zuber, Z., Hrubec, M., Schrenk, J., Zmatlík Z.: *Dopravní nehody, taktika zásahu při dopravních nehodách*, op. cit.,s 5.

tohoto vozidla i zasahujících osob. Dle Zuberera a kol., je stabilizace vozidla provedena před zahájením vyprošťovacích prací, kdy úkolem stabilizace je zabránění různých otřesů a posunů vozidla a stabilizace musí být provedena s co největší šetrností, bez trhavých pohybů s vozidlem. Mimo stabilizace vozidla se pak provádí i stabilizace ostatních předmětů ohrožujících zasahující jednotky a stabilizace těchto předmětů je po celou dobu zásahu kontrolována.<sup>76</sup>Při dopravních nehodách je nutné vždy počítat s případnými komplikacemi, jelikož se jedná o specifickou situaci, kdy každá dopravní nehoda je jiná a je nutný vedle základních taktických postupů volit i individuální přístup k činnostem v místě dopravní nehody a to zejména s přihlédnutím k situaci na místě a povaze dopravní nehody.

Zásah může být komplikován situacemi, kdy zasahující složky mají málo prvotních informací před příjezdem na místo nehody, místo dopravní nehody je nepřehledné, jedná se o hromadnou dopravní nehodu nebo se havarované vozidlo nachází mimo přístupný terén, z důvodu nepřístupnosti nelze odpojit akumulátory u havarovaných vozidel, z důvodu povahy terénu a okolí nelze stabilizovat havarovaná vozidla, na místě se nachází velký počet zraněných osob, osob pod vlivem šoku, alkoholu, jiných návykových látek nebo se jedná o cizince se špatnou jazykovou vybaveností, atd. Tento základní výčet komplikací doplňuje rovněž riziko vzniku další dopravní nehody, neboť se dopravní nehoda může nacházet ve špatně přehledném úseku, místo může být špatně označené, řidiči projíždějících vozidel se plně nevěnují řízení, kdy mnohdy prudce sníží rychlost, aby si místo dopravní nehody mohli prohlédnout nebo v některých případech si dopravní nehodu fotí a natáčejí na své mobilní telefony. Rizika pak mohou nastat i ze strany meteorologických podmínek nebo vlastností povrchu, který může být namrzlý a v důsledku toho i značně kluzký, může silně pršet nebo sněžit aj., kdy všechny tyto faktory ovlivňují průběh záchranných a likvidačních prací.

Dále jsou složkami IZS provedena počáteční neodkladná opatření v místě dopravní nehody, jež blíže definuje Porada a kol., jako „*soubor úkonů, které jsou prováděny bezprostředně po příjezdu na místo dopravní nehody a po zjištění stavu na místě dopravní nehody s cílem co možná nejvíce eliminovat následky dopravní nehody, hrozící nebezpečí a fixovat stav na místě dopravní nehody.*“<sup>77</sup>

---

<sup>76</sup> Zuber, Z., Hrubec, M., Schrenk, J., Zmatlík Z.: *Dopravní nehody, taktika zásahu při dopravních nehodách*, op. cit., s. 14.

<sup>77</sup> PORADA, V. a kol., *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*, Linde Praha a.s., Praha 2000, str. 143.

## 5.1 Vyprošťování osob z havarovaných vozidel

V souvislosti s postupem složek v místě dopravní nehody je nezbytné provést charakteristiku vyprošťování osob z havarovaných vozidel. Zuber a kol., charakterizuje vyprošťování osob jako „*činnost v místě dopravní nehody, při které dochází ke zpřístupnění ke zraněným osobám a k poskytnutí první pomoci těmto osobám.*“ Součástí vyprošťovacích prací je dále vytvoření prostoru pro bezpečné vyproštění osob, zvířat a majetku z havarovaných vozidel. Vyprošťovací práce probíhají většinou ve spolupráci s ostatními složkami IZS, zejména se ZZS, která např. může určit pořadí vyprošťování osob dle prvotního zjištění jejich zdravotního stavu a ohrožení života. Vyprošťovací práce ovlivňují faktory, jako jsou především druh vozidla, konstrukce vozidla, způsob a rozsah poškození vozidla, poloha vozidla, stabilita vozidla, počet osob uvnitř vozidla a jejich zranění, aj.<sup>78</sup> Postup záchranných prací a způsob jejich provedení určuje vždy velitel zásahu, koordinuje je a vyhledává možná rizika. Na základě závažnosti zranění osob uvnitř havarovaných vozidel se určuje pořadí jejich vyprošťování, kdy nejdříve jsou vyprošťovány osoby s nejvážnějšími zraněními a pokračuje se k osobám s nejméně závažnými zraněními, a to na základě pokynů zdravotníků. Stále při tom musí být vyhodnocována případná rizika, jako jsou destabilizace vozidel, možnosti uvolnění některých bezpečnostních prvků vozidel nebo jiných součástí, možnost vznícení vozidla apod.

Do technických prostředků pro vyprošťování patří všechny nástroje, které používají hasiči k vyprošťování zraněných osob při dopravních nehodách. Mezi další zásahy, kde jsou používány tyto prostředky pro vyprošťování, patří například letecká nehoda, nehoda kolejových vozidel, důlní neštěstí, a také při zásazích na zborcené konstrukce objektů a jiných záchranných prací.<sup>79</sup>

## 5.2 Dopravní nehoda s velkým počtem zraněných osob

Jak již obsahuje samotné téma práce, bude níže vysvětlen postup složek IZS při dopravní nehodě s velkým počtem zraněných osob. Tento typ dopravních nehod lze dle Zuber a kol., charakterizovat jako „*dopravní nehody, při kterých dojde k poranění většího množství osob, jejichž poranění jsou různě vážná, na místě je nezbytné provést vyprošťovací práce současně na více místech u více vozidel, je zde nutná spolupráce při*

---

<sup>78</sup> Zuber, Z., Hrubec, M., Schrenk, J., Zmatlík Z.: *Dopravní nehody, taktika zásahu při dopravních nehodách*, op. cit., s. 16.

<sup>79</sup> Felcman, M., Nezval, V.: *Dopravní nehody, speciální technické prostředky pro vyprošťování*, MV – GŘ HZS ČR, Praha, ISBN 80-86640-76-0., s. 12.

*zajišťování podmínek pro poskytnutí zdravotnické přednemocniční pomoci a péče většímu množství osob a celkově jsou zde zvýšené nároky na počet zasahujících složek IZS.*“ Příkladem takové dopravní nehody může být dopravní nehoda dopravního prostředku hromadné dopravy osob (autobus) nebo hromadné dopravní nehody, kde jsou havarována více než 4 vozidla. Při takových dopravních nehodách se zvyšuje i riziko úniku provozních kapalin z více míst a vozidel, nebezpečí vznícení na více místech a více vozidel a je tedy nezbytné, aby se na místě zásahu složky IZS chovaly s maximální obezřetností a situaci neustále vyhodnocovaly. Je zde tedy kladen důraz a vyšší nároky na řízení společného zásahu složek IZS na místě události. Velitel zásahu tedy zpravidla určuje velitelské stanoviště a může vytvořit i štáb velitele zásahu pro koordinaci celého zásahu na místě.<sup>80</sup>

Při provádění průzkumu je pak stěžejní zaměřit se na počet havarovaných vozidel a jejich umístění a poloha a na počet osob, jejich ohrožení a zranění. Dále je stanoven postup záchranných prací a místo je tedy nejvhodnější rozdělit na jednotlivé úseky. V této fázi se spolupracuje zejména s pracovníky ZZS, který stanovuje pořadí vyprošťování osob, samotné provádění vyprošťování těchto osob a jejich vynášení mimo místo ohrožení na místo, kde můžou být vytvořeny podmínky pro poskytnutí první pomoci a neodkladné přednemocniční péče a kde pak může být zajištěn transport osob z místa události do nemocničního zařízení. Vzhledem k tomu, že u tohoto typu dopravních nehod je předpoklad většího počtu zraněných osob, rozlehlého místa zásahu, větší pravděpodobnost komplikací spojených s prováděním záchranných prací, je zde potřeba také většího počtu složek IZS v místě zásahu, popř. možnost střídání zasahujících osob v případě, že provádění záchranných prací a dalších úkonů v místě události si bude vyžadovat větší časovou dotaci. Je nutné myslet na co nejkvalitnější provedení průzkumné fáze, neboť při té dochází k vyhodnocování situace v místě a je zjištěn počet zraněných osob a charakteristika těchto zranění a míra ohrožení jejich života. Po provedení záchranných prací však činnost složek IZS na místě nekončí, jelikož je dále prováděno vyšetřování události za účelem zjištění její příčiny, průběhu a následků a dále jsou pak prováděny likvidační práce, jako jsou úklid pozemní komunikace a její zprůjezdění, odtah havarovaných vozidel aj.<sup>81</sup>

---

<sup>80</sup> Zuber, Z., Hrubec, M., Schrenk, J., Zmatlík Z.: *Dopravní nehody, taktika zásahu při dopravních nehodách*, op. cit.

<sup>81</sup> Zuber, Z., Hrubec, M., Schrenk, J., Zmatlík Z.: *Dopravní nehody, taktika zásahu při dopravních nehodách*, op. cit.

### 5.3 Záchrana osob, poskytnutí první pomoci a přednemocniční péče

Dalším z postupů složek IZS při společném zásahu v místě dopravní nehody je záchrana osob, poskytnutí první pomoci a přednemocniční péče zraněným osobám. Život osob je nejdůležitější zájem chráněný zákonem a záchrana osob při zásahu v místě dopravní nehody je tak prováděna prvotně. Hlavním úkolem složek IZS v místě zásahu je tedy odstranění bezprostředního ohrožení života osob. Druhotně jsou pak zachraňována zvířata a majetek. O zahájení a ukončení činností vedoucích k záchraně osob, zvířat a majetku rozhoduje velitel zásahu, stejně jako o jejich pořadí a způsobu. Dále určuje místo, kde budou zachraňované osoby shromažďovány a evidovány a kde jim bude poskytnuta první pomoc a dále nezbytná přednemocniční pomoc. Jedná se o takové místo, které je mimo zónu ohrožení a je tak bezpečné pro zachraňované osoby i osoby provádějící jejich záchranu.

Při provádění záchrany osob vždy kladen důraz jak na bezpečí zachraňovaných osob, tak i na bezpečí osob provádějících jejich záchranu. Z tohoto důvodu mohou být zachraňovaným osobám odebírány nebezpečné předměty, které mají u sebe nebo které se nacházejí v jejich bezprostřední blízkosti, jako jsou nože, nůžky a jiné ostře předměty, dále střelné zbraně, apod. Vyprošťování osob z havarovaných vozidel zpravidla provádí příslušníci JPO nebo HZS ČR, často za použití speciální techniky.<sup>82</sup> Pořadí vyprošťování osob z vozidel určuje velitel zásahu, většinou i po konzultaci s příslušníkem ZZS, který vyhodnocuje zdravotní stav osob. Po vyproštění osob následuje jejich transport do bezpečného místa určeného velitelem zásahu. V nejpříznivějším případě osoby z místa odcházejí samostatně, a to směrem a způsobem, který určí velitel zásahu a do místa, které určí rovněž velitel zásahu. V tomto případě je však nutné na tyto osoby alespoň dohlížet, neboť mohou být v šoku, trpět posttraumatickým šokem nebo mít vnitřní zranění, kdy se tyto osoby mohou chovat neočekávaně a nestandardně, kdy mohou chtít z místa úplně odejít nebo během jejich přesunu na místo určení může dojít k nenadálým zdravotním komplikacím či jiným excesům.

Dalším způsobem transportu osob z místa je jejich vynesení, a to v případě, že se nemohou samy pohybovat. Toto může nastat v důsledku jejich fyzických zranění, kdy nejsou schopny chodit nebo i v důsledku psychického stavu, kdy se vlivem šoku nebo stresu nemohou „odlepit z místa“ a jejich samostatný přesun je nemožný, i přestože nejsou fyzicky zraněné. Vynesení osob se provádí opět dle pokynů velitele zásahu

---

<sup>82</sup> STČ 08/IZS – Dopravní nehoda, list jednotek PO, s.45.

v součinnosti s příslušníkem ZZS, který vyhodnocuje zdravotní stav osob. Na bezpečném místě je pak osobám poskytována první pomoc a přednemocniční neodkladná péče. První pomoc nebo přednemocniční neodkladná péče může být poskytována už v samotném místě, ve kterém došlo ke vzniku jejich úrazu, na bezpečném místě určeném velitelem zásahu ke shromažďování zraněných osob a během transportu do zdravotnického zařízení. První pomoc poskytuje kdokoli, kdo se v místě události nachází a dostane se ke zraněným osobám, zpravidla do doby, než si tyto osoby převezme do péče pracovník ZZS. První pomoc spočívá zejména v úkonech směřujících k záchraně života a udržení základních životních funkcí, jako jsou nepřímá srdeční masáž, uvolnění dýchacích cest, uvedení do stabilizované polohy a sledování životních funkcí do převzetí pracovníkem ZZS nebo jinou složkou IZS. „*Přednemocniční neodkladnou péči pak poskytují vyškolení pracovníci ZZS, jejichž úkolem je odborná zdravotnická první pomoc poskytována všem, kteří jsou v náhlém ohrožení života nebo zdraví.*“<sup>83</sup>

Dle § 5 odst. 1 písm. a) zákona č. 372/2011 Sb., o zdravotních službách a podmínkách jejich poskytování (dále jen „zákon o zdravotních službách“), je „*přednemocniční lékařská péče poskytována všem, kteří jsou ve stavu bezprostředního ohrožení života nebo zdraví, při stavech, které při neposkytnutí rychlé pomoci mohou vést k trvalým a nezvrtaným následkům na zdraví nebo na životě, při stavech, které osobám způsobují utrpení a bolest nebo při nichž postižená osoba mění své chování a může ohrožovat sebe nebo své okolí.*“<sup>84</sup> Přednemocniční neodkladnou péči zajišťují pracovníci ZZS, kdy se při své činnosti řídí zejména zákonem č. 374/2011 Sb., o zdravotnické záchranné službě. ZZS má svoje operační středisko a poskytuje PNP obyvatelstvu místně příslušného správního celku za mimořádných událostí a v době krizových stavů, v kontinuitě medicínských zásad pro poskytování zdravotní péče odborně způsobilými pracovníky a rovněž koordinuje poskytování PNP v místě mimořádné události.

Dle výjezdových skupin je přednemocniční neodkladná péče rozdělena do skupin ZZS:<sup>85</sup>

---

<sup>83</sup> Štětina, J. *Zdravotnictví a integrovaný záchranný systém při hromadných neštěstích a katastrofách*. op. cit., s.222.

<sup>84</sup> ČESKO. Zákon č. 372/2011 Sb., o zdravotních službách a podmínkách jejich poskytování (zákon o zdravotních službách), In sbírka zákonů, Česká republika. 2011, částka 131, s. 4732.

<sup>85</sup> Úvod | *Registr smluv* [online]. Copyright © [cit. 22.03.2023]. Dostupné z: [https://smlouvy.gov.cz/smlouva/soubor/6350656/Popis\\_sou%C4%8Dasn%C3%A9ho\\_stavu.pdf](https://smlouvy.gov.cz/smlouva/soubor/6350656/Popis_sou%C4%8Dasn%C3%A9ho_stavu.pdf).



- Rychlá lékařská pomoc – nejméně tříčlenná posádka: řidič – záchranář nebo střední zdravotnický pracovník + záchranář + lékař = vedoucí skupiny (minimálně 1. atestace v oboru anesteziologie a resuscitace, chirurgie, vnitřního lékařství, všeobecného lékařství nebo pediatrie).
- Rychlá zdravotnická pomoc – nejméně dvoučlenná posádka: řidič – záchranář nebo střední zdravotní pracovník + záchranář.
- Letecká záchranná služba – nejméně dvoučlenná posádka – lékař + střední zdravotnický pracovník nebo záchranář.
- Rendez – vous systém – nejméně dvoučlenná posádka – řidič – záchranář + lékař.

Poskytování PNP ze stran ZZS je zpravidla ve dvou úrovních, a to v úrovni řídicí ze strany operačního střediska a vedoucího lékaře na místě a na úrovni výkonné, která je v kompetenci posádek ZZS, případně dalších zdravotnických složek a pracovníků.

#### **5.4 Úkony prováděné po provedení záchranných prací**

Jelikož součástí společného zásahu složek IZS při řešení mimořádných událostí jsou i úkony prováděné po provedení záchranných prací, budou níže blíže charakterizovány. Po provedení záchranných prací na místě a dalších neodkladných úkonů směřujících k zabezpečení místa, odstranění rizik a zpřístupnění místa, nastupuje fáze dokumentace dopravní nehody, při které se zkoumá zejména příčina dopravní nehody, průběh dopravní nehody a následky. Dokumentace se provádí v součinnosti složek IZS, ve spolupráci s Policií ČR a orgány činnými v trestním řízení, příp. dalšími složkami IZS. Konečný charakterizuje dokumentaci dopravní nehody jako „*úkony, jež zachycují celkový průběh a následek vyšetřované dopravní nehody, představuje celkový obraz situace, vlastností a stavů jednotlivých částí místa dopravní nehody a je prostředkem ke zjištění všech skutečností na místě dopravní nehody.*“<sup>86</sup> V rámci dokumentace dochází k provedení ohledání místa dopravní nehody ze strany Policie ČR, jehož účelem je dle Konráda a kol., „*zjištění a zajištění stop a jiných důkazů a skutečností rozhodných pro stanovení příčiny nehody a zavinění pachatele.*“<sup>87</sup> V rámci ohledání místa jsou vyhledávány a dokumentovány kriminalistické stopy, ať už materiálního charakteru, jako jsou např. stopy na vozovce, na zúčastněných vozidlech, na tělech

<sup>86</sup> KONEČNÝ, Jaroslav. *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod*. 1. vyd. Brno: Odbor vzdělávání a správy policejního školství Ministerstva vnitra ve spolupráci s Vyšší policejní školou MV v Jihlavě, 2011. ISBN neuváděno. s. 63.

<sup>87</sup> KONRÁD, Z., a kol., *Metodika vyšetřování jednotlivých druhů tr. činů*, skriptum Policejní akademie, Praha 1996.

zemřelých či zraněných, atd., tak i paměťové stopy, které vznikají v paměti účastníků dopravní nehody nebo jejích svědků a jsou zaznamenávány ve formě podání vysvětlení nebo výslechů těchto osob. Rovněž dochází k ohledání dopravního prostředku, při kterém se ohledává vnější prostor vozidla i vnitřní prostor vozidla.<sup>88</sup>

V čl. 49 odst. 3 Pokynu policejního prezidenta č. 300/2020 je součástí úkonů spojených s ohledáním místa dopravní nehody a dopravních prostředků zpravidla fotodokumentace, náčrtek a plánek místa. Dále se provádí vyměrování dopravní nehody, které spočívá především v přesném zaměření postavení vozidel, stop a předmětů na místě dopravní nehody a je prováděno několika metodami: metoda pravoúhlého měření, metoda průsečného měření a metoda trojúhelníkového měření.<sup>89</sup> Celková dokumentace místa dopravní nehody se provádí v průběhu ohledání místa a zachycuje průběh a následek dopravní nehody, kdy představuje obraz o situaci v místě dopravní nehody. Je tedy kladen důraz na kvalitu, úplnost a správnost dokumentace, protože slouží pro objektivní rozhodování ve věci orgánem činným v trestním řízení nebo správním orgánem a musí tedy zachycovat věrný a úplný obraz celkové situace v místě dopravní nehody tak, aby i osoby, které na místě nebyly přítomny, byly schopny vytvořit si názornou představu o situaci v místě dopravní nehody.

#### **5.4.1 Likvidační a obnovovací práce na místě dopravní nehody**

V souvislosti s úkony prováděnými po provedení záchranných prací, budou níže specifikovány likvidační a obnovovací práce na místě dopravní nehody. Ve smyslu zákona o IZS jsou likvidační práce vedoucí k odstranění následků způsobených mimořádnou událostí. Následky mimořádné události lze chápat jako ty, které mají negativní vliv na osoby, zvířata, životní prostředí nebo věci. „*Likvidační práce jsou činnosti, které je nezbytné provést bez zbytečného odkladu, aby bylo možné ukončit činnost složek IZS v místě zásahu a aby mohly místo předat k dalšímu užívání nebo k provedení obnovovacích prací.*“<sup>90</sup> Obnovovací práce lze chápat jako činnosti spočívající v revitalizaci životního prostředí a obnově území, společenského života a materiálních hodnot v zasaženém místě. Tyto práce neslouží k odstranění rizik ohrožení života a nemají tedy charakter záchranných nebo likvidačních prací. Jejich zahájení probíhá až po

<sup>88</sup> Závazný pokyn policejního prezidenta č. 100/2018 o kriminalistickotechnické činnosti.

<sup>89</sup> Pokyn policejního prezidenta č. 300/2020, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

<sup>90</sup> ČESKO. Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů. In Sběrka zákonů, Česká republika. 2000, částka 73, s 2.

ukončení zásahu složek IZS na místě, pouze výjimečně se provádějí asanační práce současně se záchrannými nebo likvidačními pracemi. Typické likvidační práce na místě dopravní nehody jsou např. provedení protipožárních opatření, neodkladná opatření k ochraně veřejného zdraví, odstranění překážek silničního provozu a zprovoznění pozemní komunikace atd.<sup>91</sup>

Velitel zásahu opět určuje, jaké likvidační práce budou prováděny, kterou složkou IZS, v jakém rozsahu, druh techniky a vybavení a počet osob provádějících tyto práce. Likvidačních prací se mimo složky IZS mohou podílet i soukromí poskytovatelé různých služeb, jako jsou např. odtahové služby.<sup>92</sup> Tak jako záchranné práce probíhají i likvidační práce s ohledem na co největší zajištění bezpečnosti pro příslušníky složek IZS, kteří tyto práce provádějí, dále jsou rozvrženy tak, aby byly provedeny co nejrychleji, nejefektivněji a nejekonomičtěji.

## **5.6 Katalog typových činností integrovaného záchranného systému – Dopravní nehoda STČ 08/IZS**

Pro společný zásah složek IZS při řešení mimořádných událostí, včetně dopravní nehody, byla vytvořena jednotná metodika, jejíž součástí je typová činnost STČ 08/IZS Dopravní nehoda, jež bude níže analyzována. Jako rozšířenou definici dopravní nehody pro potřeby tohoto STČ 08/IZS je dopravní nehoda vysvětlena jako taková „*mimořádná událost, při které v souvislosti s provozem na dálnici, silnici, místní nebo účelové komunikaci (dále jen „pozemní komunikace“) hrozí ohrožení nebo je přímo ohrožen život nebo zdraví osob, případně vznikla či hrozí škoda na majetku nebo na životním prostředí, která podléhá oznamovací povinnosti.*“ Dále pro potřeby STČ 08/IZS platí, že se podle této typové činnosti postupuje při společném zásahu složek IZS zejména v souvislosti s dopravními nehodami, při kterých je nutné provést záchranné a likvidační práce, pro jejichž provedení je nutná spolupráce složek IZS a využití jejich kompetencí ke speciálním činnostem, jako jsou např. řízení dopravy nebo odstranění překážky silničního provozu, apod. Rovněž se podle této typové činnosti postupuje u dopravních nehod, u kterých je důvodné podezření ze spáchání trestného činu v souvislosti s provozem vozidel na pozemních komunikacích a jejich vyšetřování probíhá souběžně s prováděním záchranných a likvidačních prací a u nehod, u kterých je prováděno šetření příčin

---

<sup>91</sup> ČESKO. Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů. In Sběrka zákonů, Česká republika. 2000, částka 73, s. 3.

<sup>92</sup> ČESKO. Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů. In Sběrka zákonů, Česká republika. 2000, částka 73, s. 3.

dopravní nehody Policií České republiky nebo jiným k tomu příslušným orgánem a šetření probíhá souběžně s prováděním záchranných a likvidačních prací. Cílem složek v místě zásahu je dle tohoto STČ zejména zajištění místa a okolí dopravní nehody, provedení protipožárních opatření, poskytnutí první pomoci zraněným, vyproštění zraněných a ohrožených osob, zamezení úniku nebezpečných látek a látek ohrožujících okolí, poskytnutí přednemocniční neodkladné péče a poskytnutí nezbytné humanitární pomoci zasaženým osobám.<sup>93</sup>

Dále jsou ve společném listu vymezeny druhy dopravních nehod podle míry ohrožení složek IZS, velitel zásahu a jeho ustanovení a kompetence, členění místa zásahu, součinnost velitele zásahu s orgány Policie ČR, poskytování informací o dopravní nehodě, časové vymezení společného zásahu v místě dopravní nehody, využitelné síly a prostředky a spolupráce s odpovědnými orgány veřejné správy podle typu komunikace.<sup>94</sup>

Je důležité uvést, že tato typová činnost se nevztahuje na dopravní nehody, které podle zvláštního právního předpisu mohou vyřešit na místě účastníci nehody nebo u kterých při odstranění následků figuruje pouze jedna ze složek IZS. Z výše uvedených pojmů je nezbytné uvést, že velitelem zásahu je dle této typové činnosti zpravidla velitel jednotky požární ochrany, a to pokud zde zasahují síly a prostředky požární ochrany. V případě, že nikoli, je velitelem zásahu velitel nebo vedoucí té složky, jejíž činnost při provádění záchranných a likvidačních prací v místě zásahu převažuje. Do příjezdu jednotek požární ochrany nebo do příjezdu příslušníka k řízení příslušné složky, řídí činnost v místě dopravní nehody velitel nebo vedoucí té složky, která na místo dorazila jako první. V praxi to tedy znamená, že v případě, že je na místě dopravní nehody jako první dvoučlenná hlídka Policie ČR, řídí činnost na místě velitel této hlídky do doby než na místo dorazí jednotka požární ochrany nebo HZS ČR. Do té doby provádí hlídka vyhodnocení situace v místě, zjišťuje počet havarovaných vozidel, zraněných osob a charakteristiku jejich zranění a místu ohrožení života a popř. zahajuje poskytování nezbytné první pomoci.

Využitelnými silami a prostředky v místě zásahu je rozuměna Policie ČR, a to zejména příslušníky služby dopravní policie místně příslušných dopravních inspektorátů

---

<sup>93</sup> Úvodní strana - Hasičský záchranný sbor České republiky [online]. Copyright © [cit. 09.01.2023]. Dostupné z: <https://www.hzscr.cz/soubor/stc-08-izs-dopravni-nehoda-akt-2020-pdf.aspx>.

<sup>94</sup> Úvodní strana - Hasičský záchranný sbor České republiky [online]. Copyright © [cit. 09.01.2023]. Dostupné z: <https://www.hzscr.cz/soubor/stc-08-izs-dopravni-nehoda-akt-2020-pdf.aspx>.

Policie ČR a dálničních oddělení Policie ČR a dále leteckou službu Policie ČR. Dále se řadíme strážníky obecních a městských policií, zdravotnické záchranné služby krajů, jednotky požární ochrany, právnické a podnikající fyzické osoby poskytující věcnou nebo osobní pomoc dle zákona o IZS a správce komunikací.<sup>95</sup> Úkoly jednotlivých složek IZS jsou dále rozepsány zvlášť, kdy každá složka IZS má svůj vlastní list.

---

<sup>95</sup> Úvodní strana - Hasičský záchranný sbor České republiky [online]. Copyright © [cit. 09.01.2023]. Dostupné z: <https://www.hzscr.cz/soubor/stc-08-izs-dopravni-nehoda-akt-2020-pdf.aspx>.

## 6 PRAKTICKÁ ČÁST

Vzhledem k tomu, že vedlejším cílem bakalářské práce je mimo jiné zkoumání názorů vybraných členů integrovaného záchranného systému ve vztahu k řešení dopravních nehod se specifikem dálnice D1 v úseku 0-34 km, je v této části práci nastíněna bližší charakteristika tohoto místa. Následující informace jsou čerpány z místní znalosti autora práce, které získal za dobu služby v úseku dálnice D1 0-34 km a jsou shledávány pro účely praktické části bakalářské práce jako doplňující informace podtrhující informace o úseku zjištěné v teoretické části práce.

Uvedený úsek dálnice D1 je jeden z nejvíce zatížených úseků dálnice v České republice, jak je již uvedeno v teoretické části práce, kdy bylo čerpáno z údajů uvedených na webových stránkách Ministerstva dopravy. Z osobní zkušenosti autora lze konstatovat, že tomu tak skutečně je, neboť se jedná o úsek dálnice, na který se připojují a navazují pozemní komunikace z přilehlých měst a obcí v blízkém okolí Prahy a lidé tak tuto dálnici využívají na své cesty do zaměstnání, ale i za kulturou a trávením volného času. Právě proto je zde zejména v ranních hodinách zvýšené riziko vzniku dopravních nehod, neboť lidé spěchají do zaměstnání a jejich styl jízdy a tempo pak bývá mnohdy rychlejší a agresivnější než v jiných úsecích dálnice, což je jedním z hlavních faktorů vzniku dopravních nehod právě v tomto úseku dálnice. Stejná situace nastává pak v opačném směru, tedy směrem z Prahy v odpoledních hodinách, kdy lidé končí v zaměstnání a spěchají domů.

Za riziková místa dálnice D1 v úseku 0-34 km pak autor osobně považuje oblasti kolem 3. - 8. km ve směru do Prahy, kdy se v tomto úseku z jeho osobních zkušeností zejména v ranní dopravní špičce mohou tvořit i kolony a je zde pak větší riziko hromadných dopravních nehod, s přihlédnutím k počasí, stavu vozovky, subjektivním vlastnostem a schopnostem řidiče a stylu jízdy. Za další rizikový úsek považuje pak oblast 1,5 km směrem do Prahy, kde se nachází přípojovací pruh od Opatova, ze kterého se osobní vozidla připojují do průběžného jízdního pruhu určeného pro nákladní vozidla. Řidiči osobních vozidel mnohdy chybně vyhodnotí situaci a v domnění, že se mezi dvě nákladní vozidla stihnou připojit, zvýší rychlost jízdy a pokouší se o zařazení do průběžného jízdního pruhu, kdy vzniká riziko následného střetu s vozidlem jedoucím vpředu, jelikož připojované vozidlo nestihne dobrzdit nebo naopak náraz vozidla jedoucího za připojovaným vozidlem, který zareaguje později a již nestihne zabrzdit.

Velký vliv také může mít naopak pomalé připojování vozidel z připojovacího pruhu nebo nepozornost řidičů vozidel jedoucích v průběžném jízdním pruhu.

V neposlední řadě stojí za zmínku úsek 18. km směrem do Prahy, kde dochází k dopravním nehodám zejména na mokré vozovce u vozidel se zadním pohonem kol a také úzká omezení v rekonstrukcích, při kterých je levý pruh pro osobní vozidla v rozměrech do 2,2 m. V roce 2023 je plánovaná rekonstrukce v úseku dálnice D1 15 – 21 km. V okolí 4,5 km směrem do Brna a dále v okolí 8 km směrem do Prahy se po přívalových deštích tvoří rozsáhlé kaluže a vzniká tak riziko aquaplaningu a dopravních nehod spojených se zhoršeným stavem vozovky a nepřizpůsobení jízdy vozidla.

Jak již bylo naznačeno, jedná se o velmi vytížený úsek dálnice D1 a to zejména v ranní a odpolední špičce. Zde také vzniká větší riziko tvorby kolon v důsledku hustoty silničního provozu a tím se i zvyšuje riziko vzniku dopravních nehod nebo hromadných dopravních nehod. Velmi často se pak stává, že v důsledku jedné vzniklé dopravní nehody se v úsecích před příjezdem k dopravní nehodě začnou tvořit kolony a vznikají tak další dopravní nehody. To vše z pohledu autora koresponduje zejména s nevěnováním plné pozornosti řízení, nesledování provozu, rychlosti a stylu jízdy mnohdy i únavou.

Častým faktorem vzniku dopravních nehod v tomto úseku je pak také ovlivnění alkoholem nebo jinými návykovými látkami, a to zejména o víkendech, kdy se lidé vracejí do blízkých měst a obcí z Prahy, kde navštěvovali různé restaurační a zábavní podniky. V souvislosti s tím je tak prováděn dohled nad dodržováním zákazu požívání alkoholických nápojů a užívání jiných návykových látek před jízdou nebo během jízdy, při kterém jsou mnohdy zjištěna přestupková jednání nebo trestné činy. Jak je uvedeno na webových stránkách spravovaných Ministerstvem zdravotnictví, i malé množství alkoholu významně snižuje schopnost řídit, a to jak u cyklistů, tak u řidičů vozidel, kdy např. při množství alkoholu v krvi od 0,2-0,5 promile je prokázán vzestup sebedůvěry, horší odhad vzdálenosti i rychlosti a přeceňování vlastních schopností. Při množství alkoholu v krvi od 0,5-0,8 promile je pak prokázán výrazně prodloužený reakční čas, zhoršené soustředění a vnímání barev, zejména červené barvy, poruchy rovnováhy. Při množství alkoholu v krvi od 0,8-1,2 promile je prokázán prodloužení reakčního času, narůstání bezohlednosti, nekritičnosti, mizí vnímání okrajů zorného pole a vznik tunelového vidění. Při množství alkoholu v krvi přes 1,2 promile je pak prokázán zhoršené soustředění, zhoršený reakční čas i orientace řidiče, hrubé chyby při řízení a je

zde značně vysoké riziko vzniku dopravní nehody.<sup>96</sup>Řidiči podceňují alkohol za volantem i tzv. zbytkový alkohol, neboť jen málo řidičů má u sebe test na alkohol, který by si mohli sami udělat a zkontrolovat orientační hodnotu alkoholu v krvi.<sup>97</sup>

Dalším rizikovým faktorem v tomto úseku dálnice D1 je pak velká fluktuace kamionů, jejichž řidiči často přeceňují své schopnosti a usedají za volant unavení nebo nemocní, v důsledku čehož jsou méně pozorní a vzniká tak riziko mikrospánku<sup>98</sup> či dopravní nehody z důvodu nepozornosti při řízení. Je poměrně častým jevem, že řidiči nákladních vozidel během řízení vykonávají další činnosti, jako je např. sledování filmů či telefonování, což rovněž zvyšuje riziko vzniku dopravní nehody. Často se také jedná o cizince, kteří jsou unaveni z dlouhých a monotónních cest a při následném řešení přestupků v dopravě nebo dopravních nehod je pak značný problém s jazykovou bariérou, která vyřešení celé situace prodlužuje, neboť je pak nezbytné vyžádání tlumočnicka pro provádění dalších služebních úkonů. Nejsou to však pouze nákladní automobily, ale i vozidla různých doručovacích firem a zásilkových rozvozů, kdy řidiči jsou často pod velkým stresem, neboť mají přesně stanovený časový harmonogram, který musí plnit a v případě zpoždění jsou sankcionováni a z tohoto důvodu mnohdy volí rychlý a agresivnější styl jízdy a tím i zvyšují riziko vzniku dopravní nehody.

Úsek 0-34 km dálnice D1 spadá teritoriálně pod DO Mirošovice, kde je v současné době velmi nepříznivá personální situace, kdy je pro stálý přímý výkon služby dle systematizace služebních míst aktuálně na skupině dopravních nehod zřízeno 26 tabulkových míst, z nichž je obsazeno pouze 13, kdy jedno z nich je obsazené policistkou na poloviční úvazek, což má za důsledek větší zahlcenost policistů spisovou agendou. Z tohoto důvodu dopravní nehody v úseku řeší primárně DO Mirošovice, avšak v případě zvýšeného nápadu řeší dopravní nehody v součinnosti s DO Bernartice a OHS okolních územních odborů Policie ČR. Novinkou od 02.01.2023 je, že úsek 0 – 5,2 km není spádově pod DO Mirošovice, ale pod Prahou, čili příslušností k správnímu orgánu a OSSZ hl. m. Prahy.

---

<sup>96</sup> Účinky alkoholu na řidiče a na cyklisty | NZIP. *NZIP – Národní zdravotnický informační portál*[online]. Dostupné z: <https://www.nzip.cz/clanek/976-ucinky-alkoholu-na-ridice-a-na-cyklisty>.

<sup>97</sup> VÁGNEROVÁ. *Psychopatologie pro pomáhající profese*. Praha: Portál: 2002. ISBN: 80-7178-678-0.

<sup>98</sup> Mikrospánek. *Bezpečné cesty.cz*[online]. Copyright © 2014 [cit. 21.02.2023]. Dostupné: <https://www.bezpecnecesty.cz/cz/bezpecna-jizda-v-aute/mikrospanek>.



Co se týká HZS ČR, zasahují v úseku dálnice D1 0-5,2 km jednotky HZS hlavního města Prahy – Hasičská stanice č. 4 Chodov, dále pak HZS Středočeského kraje – Hasičská stanice Říčany od 5,2 km do 27,7 km a úsek dálnice D1 od 27,7 km – 34 km mají v kompetenci jednotky HZS Středočeského kraje – Územní odbor Benešov. Dále jsou nasazována sdružení dobrovolných hasičů, zejména pak JSDHO Senohraby. Dalšími pomocnými zasahujícími složkami jdou pak např. Dekonta, asistence ŘSD SSÚD Mirošovice (správce komunikace, který řeší opravy svodidel, vozovky, odstranění zbytků polomů atd.), v kompetenci ŘSD je smluvně zajištěná spol. Auto Pražák Divišov pro vyproštění a odstranění vozidel po dopravní nehodě, pokud si řidič nezajistí sám, aby byla co nejrychleji obnovena plynulost a bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Společnost Auto Pražák Divišov rovněž zajišťuje převoz vozidel pro znalecká zkoumání zejména v případech, kdy řidič vozidla zúčastněného na dopravní nehodě například v důsledku zranění není schopen vyloučit technickou závadu jako příčinu dopravní nehody.

Dle informací získaných z publikovaných zdrojů pro interní potřeby Policie České republiky, zejména z přehledu nehodovosti ve Středočeském kraji v roce 2021 a v I. Pololetí roku 2022<sup>99</sup>, vypracovaných pro interní potřeby náměstkem ředitele pro Vnější službu pplk. Ing. Bc. Janem Tulachem ve formě prezentace<sup>100</sup>, byly vypracovány následující přehledy. V první tabulce je znázorněna dopravní nehodovost v působnosti DO Mirošovice, z níž lze vyhodnotit, že v I. pololetí roku 2022 byla v daném úseku nižší nehodovost než v I. pololetí roku 2021.

#### Počet dopravních nehod v působnosti DO Mirošovice v letech 2021 a 2022

	počet DN
rok 2021	471
1. pololetí 2021	345
1. pololetí 2022	314

<sup>99</sup> Informace získané ze statistik dopravních nehod, které byly řešeny Policií ČR nikoli účastníky na Záznam o dopravní nehodě.

<sup>100</sup> Tulach J. *Přehled nehodovosti ve Středočeském kraji v roce 2021 a v I. Pololetí roku 2022.*

Presentation presented at: [Výroční schůze vedoucích pracovníků jednotlivých služeb Policie ČR, 2022 Jan; Praha, Czechia.].

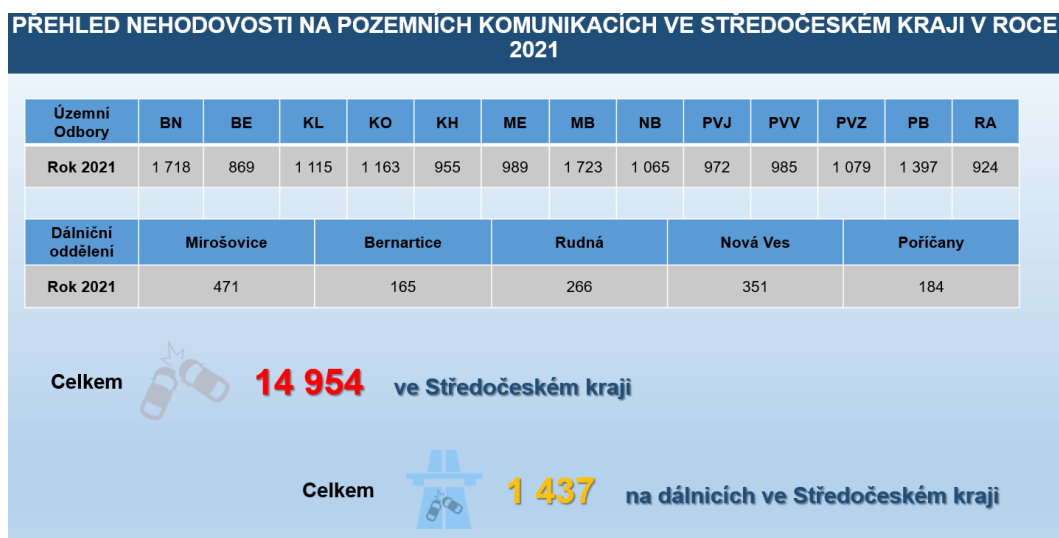
<sup>101</sup>Tabulka 2 Počet dopravních nehod v působnosti DO Mirošovice v letech 2021 a 2022, zdroj: Tulach J. Přehled nehodovosti ve Středočeském kraji v roce 2021 a v I. Pololetí roku 2022. Presentation presented at: [Výroční schůze vedoucích pracovníků jednotlivých služeb Policie ČR, 2022 Jan; Praha, Czechia.].

V následující tabulce je vyobrazena nehodovost na Středočeských dálnicích, kdy dle dostupných dat se nejvíce dopravních nehod stalo právě na dálnici v působnosti DO Mirošovice (471 dopravních nehod), což se shoduje s tvrzením autora, že se jedná o velice vytížený úsek dálnice s mnoha rizikovými místy a faktory ovlivňujícími potenciální vznik dopravní nehody. Zde je již tendence nehodovosti v roce 2022 výrazně vyšší.

### Počet dopravních nehod na Středočeských dálnicích v letech 2021 a 2022

	počet DN
rok 2021	1.437
1. pololetí 2021	872
1. pololetí 2022	946

<sup>102</sup>Tabulka 3 Počet dopravních nehod na Středočeských dálnicích v letech 2021 a 2022, zdroj: Tulach J. Přehled nehodovosti ve Středočeském kraji v roce 2021 a v I. Pololetí roku 2022. Presentation presented at: [Výroční schůze vedoucích pracovníků jednotlivých služeb Policie ČR, 2022 Jan; Praha, Czechia.].



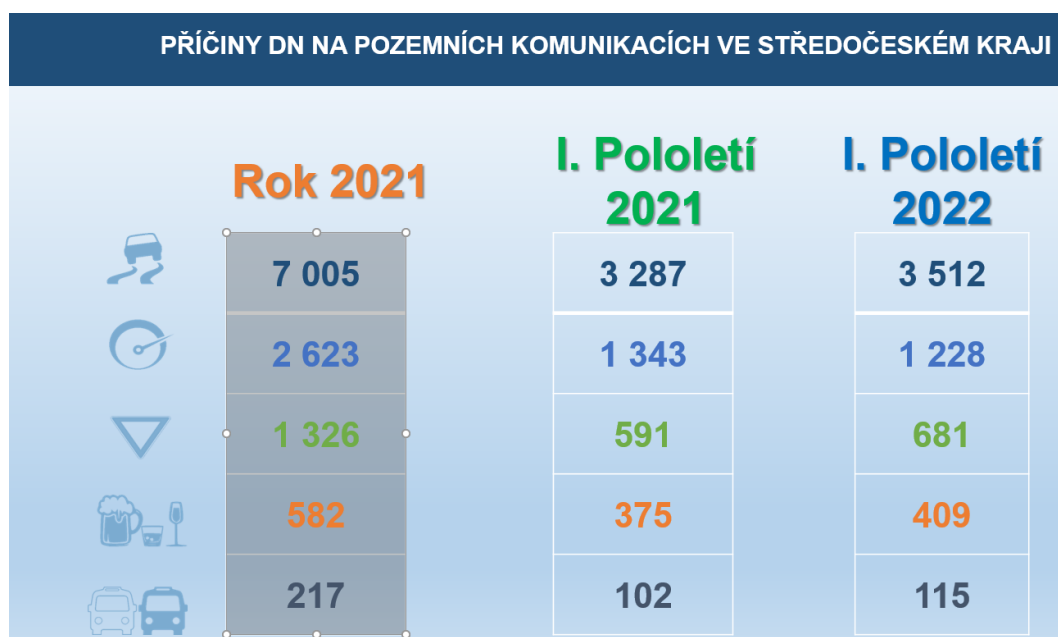
103

<sup>101</sup> Počet dopravních nehod v působnosti DO Mirošovice v letech 2021 a 2022, zdroj: Tulach J. Přehled nehodovosti ve Středočeském kraji v roce 2021 a v I. Pololetí roku 2022. Presentation presented at: [Výroční schůze vedoucích pracovníků jednotlivých služeb Policie ČR, 2022 Jan; Praha, Czechia.].

<sup>102</sup> Počet dopravních nehod na Středočeských dálnicích v letech 2021 a 2022, zdroj: Tulach J. Přehled nehodovosti ve Středočeském kraji v roce 2021 a v I. Pololetí roku 2022. Presentation presented at: [Výroční schůze vedoucích pracovníků jednotlivých služeb Policie ČR, 2022 Jan; Praha, Czechia.].

<sup>103</sup> Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích ve Středočeském kraji v roce 2021, zdroj: Tulach J. Přehled nehodovosti ve Středočeském kraji v roce 2021 a v I. Pololetí roku 2022. Presentation presented at: [Výroční schůze vedoucích pracovníků jednotlivých služeb Policie ČR, 2022 Jan; Praha, Czechia.].

V následujícím přehledu a tabulce je vyobrazeno pět nejčastějších příčin vzniku dopravní nehody. Z poskytnutých dat vyplývá, že nejčastější příčinou dopravní nehody je nepřizpůsobení jízdy stavu a povrchu vozovky nebo povětrnostním podmínkám či nevěnování se řízení vozidla a při porovnání dat z 1. pololetí roku 2021 s 1. pololetím roku 2022 lze říci, že rizikovost této příčiny dopravní nehody stoupla. Druhou nejčastější příčinou vzniku dopravní nehody je nepřizpůsobení rychlosti jízdy vozidla, kdy lze při porovnání 1. pololetí roku 2021 s 1. pololetím roku 2022 říci, že rizikovost této příčiny dopravní nehody klesla. Třetí nejčastější příčinou vzniku dopravní nehody je nedání přednosti v jízdě, kdy lze porovnáním 1. pololetí roku 2021 s prvním pololetím roku 2022 vyhodnotit, že rizikovost této příčiny dopravní nehody stoupla. Čtvrtou nejčastější příčinou vzniku dopravní nehody je požití alkoholu před nebo během jízdy, a je tedy porovnáním 1. pololetí roku 2021 s prvním pololetím roku 2022 prokázána stoupající tendence. Pátou nejčastější příčinou vzniku dopravní nehody je předjíždění, kdy lze porovnáním 1. pololetí roku 2021 s 1. pololetím roku 2022 pozorovat stoupající tendenci.



104

## 2 Příčiny DN na pozemních komunikacích ve Středočeském kraji

<sup>104</sup> Příčiny DN na pozemních komunikacích ve Středočeském kraji, zdroj: Tulach J. Přehled nehodovosti ve Středočeském kraji v roce 2021 a v I. Pololetí roku 2022. Presentation presented at: [Výroční schůze vedoucích pracovníků jednotlivých služeb Policie ČR, 2022 Jan; Praha, Czechia.].

V neposlední řadě je proveden přehled následků dopravních nehod na pozemních komunikacích ve Středočeském kraji, ve kterém jsou vyobrazeny tři nejzávažnější následky dopravních nehod, a to usmrcení osoby, těžké zranění osoby a lehké zranění osoby. Při dopravních nehodách v roce 2021 došlo k usmrcení celkem 80 osob, kdy v I. pololetí roku 2021 bylo usmrceno o 11 osob více než v 1. pololetí roku 2022. Celkový počet těžce zraněných osob převezených do nemocniční péče v roce 2021 činil 258, kdy v I. pololetí roku 2021 bylo těžce zraněných osob celkem o 6 méně než v 1. pololetí roku 2022. K lehkým zraněním v důsledku dopravních nehod došlo v roce 2021 celkem v 2.619 případech, kdy v 1. pololetí roku 2021 bylo o 333 případů méně než v 1. pololetí roku 2022. Vzhledem k tomu, že se jedná pouze o přehled nehodovosti, který dále nepojednává o způsobu zákroků provedených na místě dopravních nehod, o jejich závažnosti a počtu složek IZS zasahujících v místech dopravních nehod, nelze vyhodnotit, zda následky dopravních nehod byly způsobeny samotnou dopravní nehodou či prodlevou mezi dobou oznámení dopravní nehody na tísňovou linku a příjezdem složek IZS na místo nebo činností složek IZS v místě dopravní nehody.

NÁSLEDKY DN NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH VE STŘEDOČESKÉM KRAJI			
	Rok 2021	I. Pololetí 2021	I. Pololetí 2022
	80	38	27
	258	136	142
	2 619	1 125	1 458

105

3 Následky DN na pozemních komunikacích ve Středočeském kraji

<sup>105</sup> Následky DN na pozemních komunikacích ve Středočeském kraji, zdroj: Tulach J. Přehled nehodovosti ve Středočeském kraji v roce 2021 a v I. Pololetí roku 2022. Presentation presented at: [Výroční schůze vedoucích pracovníků jednotlivých služeb Policie ČR, 2022 Jan; Praha, Czechia.].

## USMRCENO OSOB PŘI DN NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH VE STŘEDOČESKÉM KRAJI



# 80

## Rok 2021

BN	BE	KL	KO	KH	ME	MB	NB	PVJ	PVV	PVZ	PB	RA
8	3	8	11	7	3	4	11	2	4	4	9	6



# 38

## I. Pololetí 2021

BN	BE	KL	KO	KH	ME	MB	NB	PVJ	PVV	PVZ	PB	RA
2	3	5	6	5	1	3	4	4	0	1	2	2



# 27

## I. Pololetí 2022

BN	BE	KL	KO	KH	ME	MB	NB	PVJ	PVV	PVZ	PB	RA
3	2	0	3	2	1	3	3	3	2	3	1	1

106

4 Usmrceno osob při DN na pozemních komunikacích ve Středočeském kraji

### 6.1 Případové studie

V rámci praktické části této bakalářské práce, jejímž tématem je „Složky integrovaného záchranného systému při dopravních nehodách na vybraném úseku dálnice D1“, budou uvedeny dva reálné případy závažných dopravních nehod, ke kterým došlo v úseku dálnice D1 0-34 km. U obou případových studiích bylo čerpáno z protokolů o dopravní nehodě, jež jsou součástí spisových materiálů na DO Mirošovice a jsou zaevidovány pod přidělenými čísly jednacími v interních systémech Policie ČR (Lotus Notes, Evidence trestního řízení). Případové studie slouží pro ucelení představy o problematice dopravních nehod a dále pro znázornění řešení tohoto typu mimořádné události složkami IZS v praxi.

#### **Případová studie č. 1: Společný zásah složek integrovaného záchranného systému u hromadné dopravní nehody nákladního vozidla s návěsem a 6 osobních vozidel v úseku dálnice D1 0-34 km**

První uvedenou případovou studií je dopravní nehoda, ke které došlo dne 17.05.2022 kolem 10:00 hod. ráno v úseku dálnice D1 ve 14,5 km ve směru na Prahu. Vzhledem k závažnosti dopravní nehody a tragickým následkům zde nebudou uvedeny identifikační údaje vozidel a účastníků dopravní nehody.

<sup>106</sup> Usmrceno osob při DN na pozemních komunikacích ve Středočeském kraji, zdroj: Tulach J. Přehled nehodovosti ve Středočeském kraji v roce 2021 a v I. Pololetí roku 2022. Presentation presented at: [Výroční schůze vedoucích pracovníků jednotlivých služeb Policie ČR, 2022 Jan; Praha, Czechia.].

Dne 17.05.2022 kolem 10:00 hod. řídil řidič A. jízdní soupravu složenou z nákladního automobilu tov. zn. Iveco a návěsu tov. Zn. Schwarzmuller po dálnici D1 ve směru na Prahu. V úseku D1 14,5 km jel v pravém jízdním pruhu, přičemž nepřizpůsobil rychlost jízdy svým schopnostem, vlastnostem vozidla a nákladu, v důsledku čehož dostal smyk a v reakci na to strhnul vozidlo směrem doleva, přes všechny 3 jízdní pruhy a svou přední částí prorazil středová ocelová svodidla. V důsledku nárazu se mu utrhla náklad, který byl tvořen betonovým schodištěm, a tento spadl do levého a prostředního jízdního pruhu ve směru na Prahu. Úlomky betonového schodiště poškodily projíždějící osobní vozidlo tov. zn. Ford řidiče Š.

Jízdní souprava pak pokračovala přes středová ocelová svodidla do jízdních pruhů směrem na Brno, ve kterých úlomky betonu a prach poškodily vozidlo jedoucí v pravém jízdním pruhu, a to osobní vozidlo tov. zn. Audi řidiče R. a osobní vozidlo tov. zn. Ford řidiče H. Obě poškozená osobní vozidla pak zastavila po 100 metrech v pravém jízdním pruhu.

Jízdní souprava dále pokračovala přes všechny 4 jízdní pruhy ve směru na Brno, kde se v prostředním jízdním pruhu čelně střetla s osobním vozidlem tov. zn. Hyundai řidiče M., jehož vozidlo po střetu zůstalo mezi prostředními pruhy otočené o 180°. Jízdní souprava poté přimáčkla levou stranou tahače k betonovým krajovým svodidlům další dvě vozidla jedoucí v pravém jízdním pruhu, a to osobní vozidlo tov. zn. Škoda řidiče B., a osobní vozidlo tov. zn. Volkswagen řidiče H., která zůstala po střetu přimáčknutá k betonovým krajovým svodidlům.

Jízdní souprava pak zůstala otočená proti směru jízdy, tahačem ve stoupacím jízdním pruhu a s návěsem otočeným o 90° do pravé strany přes všechny jízdní pruhy.

Řidič nákladního vozidla s návěsem byl převezen RZS do Vinohradské nemocnice v Praze. Řidič osobního vozidla tov. zn. Škoda byl RZS převezen do Krčské nemocnice v Praze, řidič osobního vozidla tov. zn. Volkswagen byl letecky transportován do Motolské nemocnice v Praze. Řidič osobního vozidla zn. Hyundai a jeho spolujezdkyně byli na místě usmrceni.

Na místě bylo přítomno několik složek IZS, ze strany Policie ČR se zde nacházela hlídka DO Mirošovice, vedoucí pracovníci DO Mirošovice, hlídka OHS, hlídka DI Praha-venkov, výjezdová skupina SKPV, skupina DRON a policejní psycholog, neboť syn usmrcených osob ve vozidle Hyundai jel v jiném vozidle, které nebylo účastníkem

dopravní nehody, avšak na místo následně dorazil a psychicky se zhroutil. Za HZS ČR zde zasahovala 2x zásahová dodávka, 1x velká Tatra, 1x velký Mercedes, 1x velký autojeřáb a vyšetřovatel HZS ČR. Za ZZS ČR se na místě nacházely 4 sanitní vozidla a lékař. Dále byl na místo přivolán vrtulník pro transport zraněných osob. Mezi dalšími se pak na místě nacházela 2 vozidla ŘSD SSÚD Mirošovice – asistence k uzavření dálnice a dispečer, odtahová a vyprošťovací technika tvořená 5 vozidly včetně jeřábu, referent životního prostředí z MÚ Říčany, dodávka Celní správy, jež jela kolem a byla následně požádána o označení místa nehody do doby než došlo k jeho úplnému uzavření. V neposlední řadě byla na místo přizvána pohřební služba pro převoz mrtvých.

Po provedení nezbytných úkonů v místě dopravní nehody byla vyloučena technická závada jako příčina vzniku dopravní nehody.

Při dopravní nehodě došlo k poškození svodidel na dálnici, jež jsou ve správě ŘSD SSÚD Mirošovice, kdy výše škody byla stanovena na 250.000 Kč. Celková odhadovaná škoda na zúčastněných vozidlech byla prvotně stanovena na 2.500.000 Kč, kdy tato zahrnovala nejen samotná poškození vozidel a vozovky, ale i náklady na odstranění vozidel z pozemní komunikace a jejich převoz, léčbu zraněných osob a repatriaci těl zesnulých osob.

Jednání řidiče nákladního vozidla bylo prvotně kvalifikováno jako ublížení na zdraví z nedbalosti dle ustanovení § 148 odst. 1, 2 trestního zákoníku<sup>107</sup> a usmrcení z nedbalosti dle ustanovení § 143 odst. 1, 2 trestního zákoníku<sup>108</sup>. Věc byla následně předána do kompetence SKPV, která po provedení úkonů spojených s vyšetřováním věc odložila dle ustanovení § 159a odst. 1 trestního řádu<sup>109</sup>, neboť byla zjištěna závada na pneumatikách jako příčina dopravní nehody.

Na uvedeném příkladu je poskytnut reálný případ hromadné dopravní nehody a zásah složek IZS na místě, kdy u dopravní nehody celkem 7 vozidel, z toho jednoho nákladního, zasahovaly celkem 3 základní složky IZS a 5 ostatních složek IZS. Na místě bylo postupováno dle typových činností, kdy velitelem zásahu byl velitel jednotky HZS ČR. Celková spolupráce těchto složek IZS pak probíhala dle pokynů velitele zásahu a na

---

<sup>107</sup> ČESKO. Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů. In Sbíрка zákonů, Česká republika. 2009, částka 11, s. 62.

<sup>108</sup> ČESKO. Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů. In Sbíрка zákonů, Česká republika. 2009, částka 11, s. 59.

<sup>109</sup> ČESKO. Zákon č. 141/1961 Sb., trestní řád, ve znění pozdějších předpisů. In Sbíрка zákonů, Česká republika. 1961, částka 66, s. 311.

jeho pokyny byly na místo také přizvány ostatní složky IZS. Po provedení prvotního zásahu na místě spojeného se záchrannými a vyprošťovacími pracemi, byly provedeny úkony spojené s dokumentací dopravní nehody ze strany Policie ČR v součinnosti s vyšetřovatelem HZS ČR, kdy věc zůstala následně v kompetenci Policie ČR. Jak je vidět, prvotní vyloučení technické závady bylo nesprávné, avšak dodatečným provedením znaleckého zkoumání nákladního vozidla byla zjištěna technická závada, pro kterou bylo následně vyloučeno zavinění dopravní nehody řidičem tohoto nákladního vozidla.

Pro úplnost a přehlednost je v přílohách této práce fotodokumentace<sup>110</sup> z místa dopravní nehody, která byla pořízena ke spisovému materiálu Policie ČR v souvislosti s vyšetřováním dopravní nehody.

## **Případová studie č. 2: Společný zásah složek integrovaného záchranného systému u dopravní nehody dvou nákladních vozidel a jednoho osobního vozidla v úseku dálnice D1 0-34 km**

Druhou případovou studií je dopravní nehoda, ke které došlo dne 11.05.2018 kolem 07:30 hodin ráno v úseku dálnice D1 v oblasti 23. km ve směru jízdy na Brno. Rovněž jako u předchozí případové studie nebudou uvedeny jména účastníků dopravní nehody a identifikační údaje vozidel.

Dne 11. 05. 2018 v 07:30 hod. jel řidič P. J. s nákladním automobilem Mercedes-Benz Actros po dálnici D1 ve směru jízdy na Brno. V úseku 23,218 km jel v pravém jízdním pruhu, kdy se z dosud nezjištěných příčin plně nevěnoval řízení svého vozidla, sjel na pravou zpevněnou krajnici a následně na pravou nezpevněnou krajnici - travnatý pás, ve kterém poškodil pravá krajová ocelová svodidla. Následně řidič P. J. strhl řízení svého nákladního vozidla směrem vlevo, v důsledku čehož došlo k rozkývání vozidla a ztrátě stability, následně vozidlo narazilo do středových ocelových svodidel, přes která přešlo do jízdního pásu dálnice D1 ve směru jízdy na Prahu, ve kterém se převrátilo na levou stranu, dopadlo na živичný povrch vozovky, který poškodilo a roztočilo se kolem své osy. Poté narazilo zadní horní částí pevně umístěné cisternové nástavby do levé zadní části návěsu tov. zn. Schwarzmuller, taženého nákladním vozidlem tov. zn. Mercedes-Benz Actros, řidič B. M., jedoucího po dálnici D1 ve směru jízdy na Prahu. Nákladní vozidlo řidiče P. J. se poté stále točilo kolem své osy, přičemž horní částí pevně umístěné

---

<sup>110</sup> Fotografická dokumentace k případové studii č. 1.



cisternové nástavby narazilo do přední části osobního vozidla Škoda Superb řidiče P. S. jedoucího po dálnici D1 ve směru jízdy na Prahu, které odrazilo do pravých ocelových svodidel. Následně se vozidlo řidiče P. J. zastavilo na levém boku, přední částí do směru jízdy na Prahu. Při dopravní nehodě byl usmrčen řidič osobního automobilu Škoda Superb, P. S. Nákladní vozidlo tov. zn. Mercedes-Benz, řidiče P. J. bylo vpředu a vzadu označeno oranžovou tabulí s identifikačním číslem nebezpečnosti 30 a UN číslem 1202. Vozidlo je dále označeno z levé, pravé a zadní strany bezpečnostní značkou č. 3 – Hořlavá kapalina a dále značkou pro Látky ohrožující životní prostředí. Při dopravní nehodě došlo k úniku cca 10 000 litrů převážené nebezpečné látky - lehkého topného oleje. Zbylá část nebezpečného nákladu byla HZS na místě přečerpána do náhradního vozidla. Při dopravní nehodě byla dále těžce zraněna spolujedoucí z osobního automobilu Škoda Superb, M. V., která byla na místě ošetřena a následně transportována leteckou záchrannou službou do ÚVN v Praze-Střešovicích. Alkohol byl u řidiče P. J. vyloučen dechovou zkouškou, provedenou přístrojem Dräger. Dále se řidič P. J. na výzvu policistů podrobil orientační zkoušce na přítomnost jiné návykové látky s negativním výsledkem. Alkohol byl u řidiče B. M. vyloučen dechovou zkouškou, provedenou přístrojem Dräger. U řidiče P. S. nemohla být provedena dechová zkouška z důvodu úmrtí osoby. Technická závada nebyla na místě ohledáním zjištěna, ale nebyla vyloučena účastníky dopravní nehody.

V důsledku dopravní nehody byla poškozena výše uvedená vozidla, přičemž na vozidle řidiče P. J. byla vyčíslena škoda na 400.000 Kč, na návěsu vozidla řidiče B. J. byla vyčíslena škoda na 80.000 Kč a na vozidle řidiče P. S. byla vyčíslena škoda na 200.000 Kč. Dále došlo k poškození věcí náležících do vlastnictví ŘSD ČR SSÚD Mirošovice, konkrétně ocelové svodidlo na dálnici s vyčíslenou škodou 150.000 Kč, dopravní značka „Směrový sloupek Z11“ s vyčíslenou škodou 1.000 Kč a živичný povrch vozovky s vyčíslenou škodou 50.000 Kč. Dále došlo ke kontaminaci travnaté plochy pravé nezpevněné krajnice s vyčíslenou škodou na 10.000 Kč.

Na místě zasahovaly složky IZS, kdy ze strany Policie ČR se jednalo o hlídku DO Mirošovice, hlídku OHS, hlídku DI Praha-venkov a výjezdovou skupinu SKPV. Za HZS ČR na místě zasahovalo celkem 6 vozidel, za ZZS na místě zasahovala 3 vozidla a vrtulník. Dále byla na místě přítomna 4 vozidla ŘSD ČR SSÚD Mirošovice, 4 vozidla odtahových vozidel Auto Pražák asistence, vozidlo Životního prostředí Říčany a Dekonta z důvodu úniku nebezpečných látek a v neposlední řadě pohřební služba.

Na místě bylo postupováno dle typových činností, kdy velitelem zásahu byl velitel jednotky HZS ČR. Celková spolupráce těchto složek IZS pak probíhala dle pokynů

velitele zásahu a na jeho pokyny byly na místo také přizvány ostatní složky IZS. Po provedení prvotního zásahu na místě spojeného se záchrannými a vyprošťovacími pracemi a úkony k ochraně životního prostředí, byly provedeny úkony spojené s dokumentací dopravní nehody ze strany Policie ČR v součinnosti s vyšetřovatelem HZS ČR, kdy věc zůstala následně v kompetenci Policie ČR. Řidič P. J. byl podezřelý z porušení ustanovení § 4 písm. a) a § 5 odst. 1 písm. b) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů a tím byl důvodně podezřelý ze spáchání přečinu usmrcení z nedbalosti podle ustanovení § 143 odst. 1 a odst. 2 trestního zákoníku a přečinu těžké ublížení na zdraví z nedbalosti podle ustanovení § 147 odst. 1 a 2 trestního zákoníku. Pro úplnost a přehlednost je v přílohách této práce fotodokumentace<sup>111</sup> z místa dopravní nehody, která byla pořízena ke spisovému materiálu Policie ČR v souvislosti s vyšetřováním dopravní nehody.

### **Vyhodnocení případových studií**

U obou případů bylo na místech dopravních nehod přítomno více složek IZS, které si vzájemně poskytovaly součinnost a prováděly společný zásah v místě dopravních nehod. V obou případech byl velitelem zásahu velitel jednotky HZS ČR, který koordinoval postup složek IZS v místě zásahu a rozhodoval o přizvání dalších složek IZS a o postupech a úkonech v rámci zásahu. V obou případech došlo k dopravním nehodám v ranních hodinách, avšak příčiny dopravních nehod se liší. V úseku dálnice D1 nedochází často k závažným dopravním nehodám, při kterých by došlo k usmrcení nebo zranění většího počtu osob, neboť se jedná o úsek, kde je velká kumulace vozidel a to zejména v ranní a odpolední dopravní špičce, kdy se zde tvoří spíše souvislé kolony stojících nebo pomalu jedoucích vozidel a v důsledku toho dochází spíše k dopravním nehodám spojeným s nárazem do stojícího nebo pomalu jedoucího vozidla, které nemívá fatálnější následky a dochází ke zranění nebo usmrcení v ojedinělých případech, popř. jsou zranění nebo usmrcení jednotlivci. Společné zásahy složek IZS u dopravních nehod v úseku dálnice D1 0-34 km se zpravidla řídí dle Katalogu typových činností, aby byl postup složek na místě jasný, srozumitelný, rychlý a efektivní. Je kladen důraz především na záchranu života a zdraví osob, řádného objasnění vzniku dopravní nehody a co nejrychlejší zprůjezdění dálnice. V prvním i druhém případě se v místě dopravní nehody nacházelo několik jednotek z každé základní složky IZS, ačkoli počet havarovaných

---

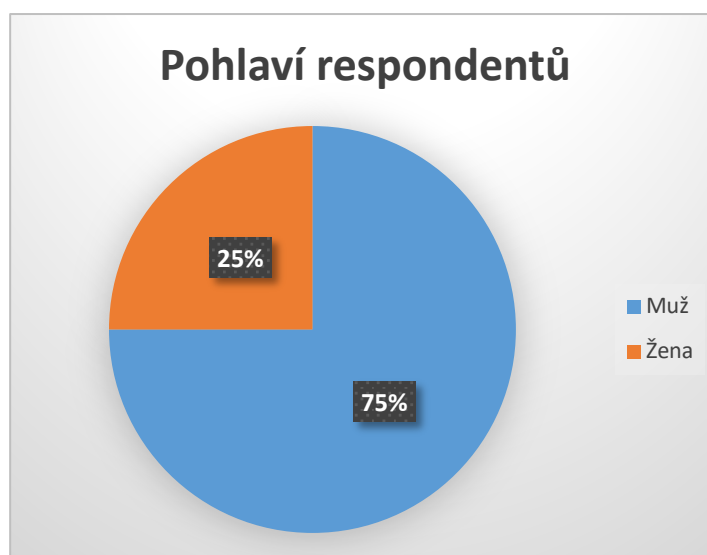
<sup>111</sup> Fotografická dokumentace k případové studii č. 2.

vozidel a zraněných osob se značně lišil, neboť v druhém případě došlo k úniku nebezpečných látek ohrožujících životní prostředí. To poukazuje na fakt, že každou dopravní nehodu je třeba důkladně vyhodnotit a přistupovat ke každé dopravní nehodě individuálně, neboť každá dopravní nehoda má jinou příčinu a nese s sebou odlišná rizika.

## 6.2 Dotazníkové šetření mezi příslušníky základních složek integrovaného záchranného systému k problematice dopravních nehod

Dotazníkové šetření bylo provedeno formou dotazníku, který byl připraven na webovém základu, v němž byly kombinovány uzavřené otázky a otevřené otázky. Bylo provedeno za účelem získání názorů příslušníků jednotlivých hlavních složek IZS na problematiku společného zásahu složek IZS při řešení mimořádných událostí se zaměřením na dopravní nehody, čímž bylo realizováno naplnění vedlejšího cíle práce. Dotazníkem bylo elektronickou cestou osloveno celkem 84 respondentů ze základních složek IZS a respondenti byli vybíráni na základě jejich vazeb k základním složkám IZS. Šetření započalo 02.01.2023 a probíhalo po dobu tří týdnů, během nichž byly sbírány odpovědi od anonymních respondentů základních složek IZS a tyto byly následně vyhodnoceny. Na dotazník odpovědělo celkem 44 respondentů. Výsledky jsou zaneseny do grafů v procentuálním přehledu odpovědí a tyto odpovědi jsou dále vyhodnoceny.

### Uzavřená otázka č. 1 ve znění: „Jste muž či žena?“

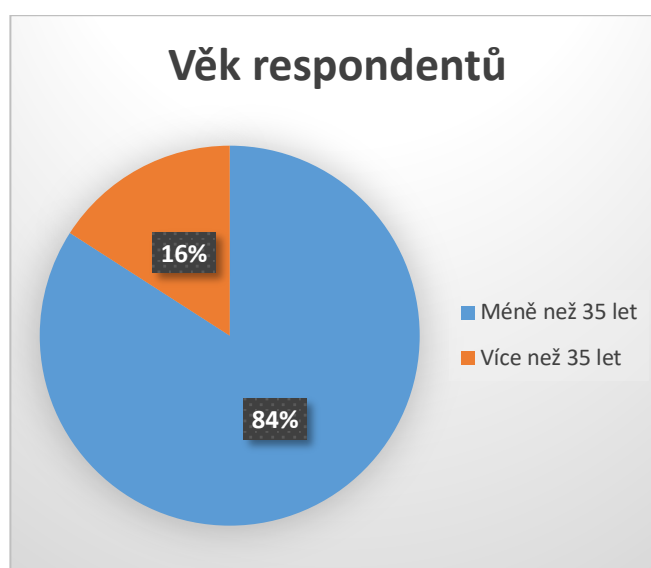


<sup>112</sup>Graf č. 1 Pohlaví respondentů

<sup>112</sup>Dotazník k BP. [online]. [cit. 24.03.2023] Dostupné z: <https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSeQoMjAbOg5vyXjUtV5xOLcTz8tVStD6QCRLbl2tyfcyhZv2g/viewform?vc=0&c=0&w=1&flr=0>.

Z odpovědí respondentů vyplývá, že ¾ odpovídajících respondentů zastupují muži, což např. v případě HZS ČR poukazuje na personální zastoupení ve výjezdových skupinách, které jsou obsazeny převážně muži, zatímco u Policie ČR jsou muži a ženy zastoupeny pro výkon služby v terénu bez rozdílu. Obě složky se řídí zákonem č. 361/2003 Sb.<sup>113</sup>, o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů a podmínky pro přijetí do služebního poměru se tedy neliší. Obsazování mužů a žen do jednotlivých funkcí je tedy spíše interní záležitostí každé složky zvlášť.

### Uzavřená otázka č. 2 ve znění: „Jaký je Váš věk?“



<sup>114</sup>Graf č. 2 Věkové rozmezí dotazovaných respondentů

Z odpovědí respondentů vyplývá, že většina dotazovaných respondentů je mladší 35 let, kdy tato věková hranice byla stanovena z důvodu, že do služebního poměru může být dle platné legislativy<sup>115</sup> přijata mimo jiné osoba starší 18 let, z čehož je možné dedukovat, že délka jejich služebního poměru je kratší než 20 let. Dalším důvodem pro stanovení věkové hranice 35 let je nárok na výsluhu, jenž vzniká dle platné legislativy po

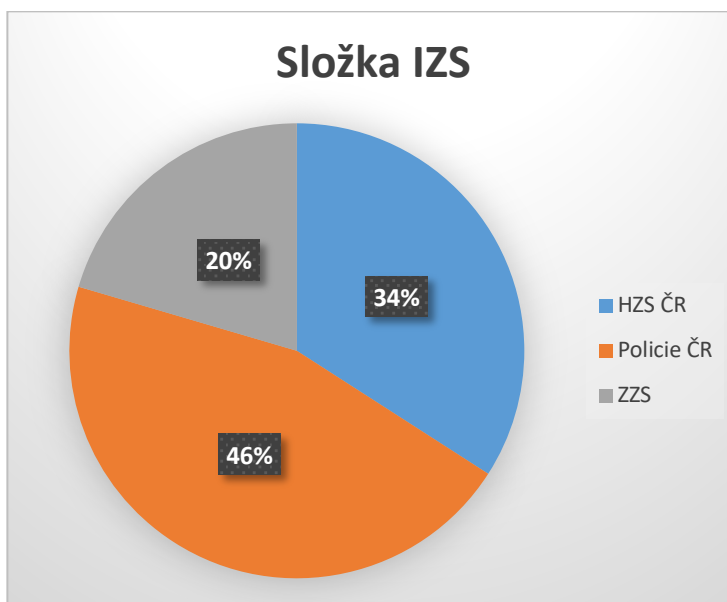
<sup>113</sup> ČESKO. Zákon č. 361/2003 Sb., o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů, In Sbirka zákonů, Česká republika. 2003, částka 121, s. 15.

<sup>114</sup> Dotazník k BP. [online]. [cit. 24.03.2023] Dostupné z: <https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSeQoMjAbOg5vyXjUtV5xOLcTz8tVStD6QCRLbl2tyfcyhZv2g/viewform?vc=0&c=0&w=1&flr=0>.

<sup>115</sup> ČESKO. Zákon č. 361/2003 Sb., o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů, In Sbirka zákonů, Česká republika. 2003, částka 121, s. 15.

15 letech služby.<sup>116</sup>Věk hraje významnou roli nejen z důvodu nabytých životních a služebních zkušeností, ale i při získávání nových informací a zkušeností.

**Otevřená otázka č. 3 ve znění: „U které základní složky integrovaného záchranného systému (dále jen „IZS“) sloužíte?“**



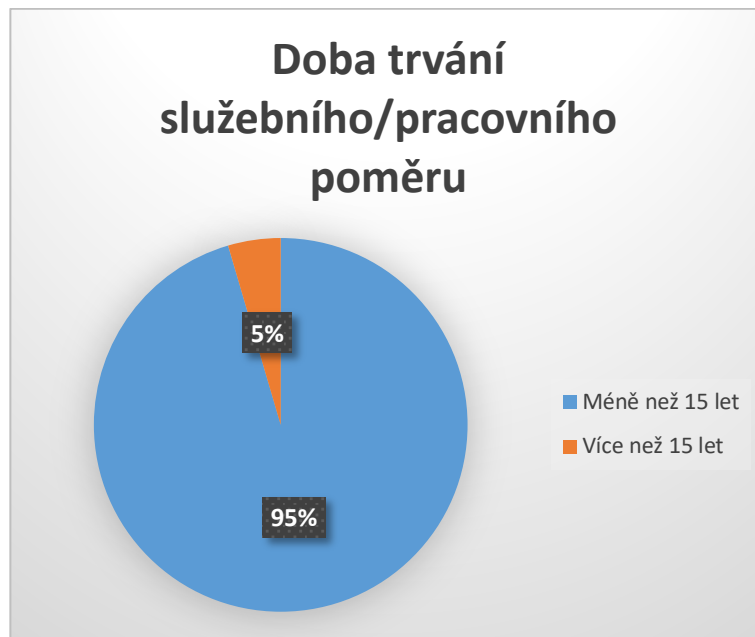
<sup>117</sup>Graf č. 3 Zastoupení respondentů v rámci základních složek IZS

Dle odpovědí respondentů je patrné, že největší zastoupení odpovídajících respondentů je v rámci Policie ČR, po němž následují příslušníci HZS ČR a ZZS. Je tedy dán předpoklad, že následující odpovědi jsou uváděny nejčastěji z pohledu příslušníků Policie ČR a HZS ČR.

**Uzavřená otázka č. 4 ve znění: „Jaká je doba trvání Vašeho služebního poměru?“**

<sup>116</sup> ČESKO. Zákon č. 361/2003 Sb., o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů, In Sbíрка zákonů, Česká republika. 2003, částka 121, s. 159.

<sup>117</sup> Dotazník k BP. [online]. [cit. 24.03.2023] Dostupné z: <https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSeQoMjAbOg5vyXjUtV5xOLcTz8tVStD6QCRLbl2tyfcyhZv2g/viewform?vc=0&c=0&w=1&flr=0>.



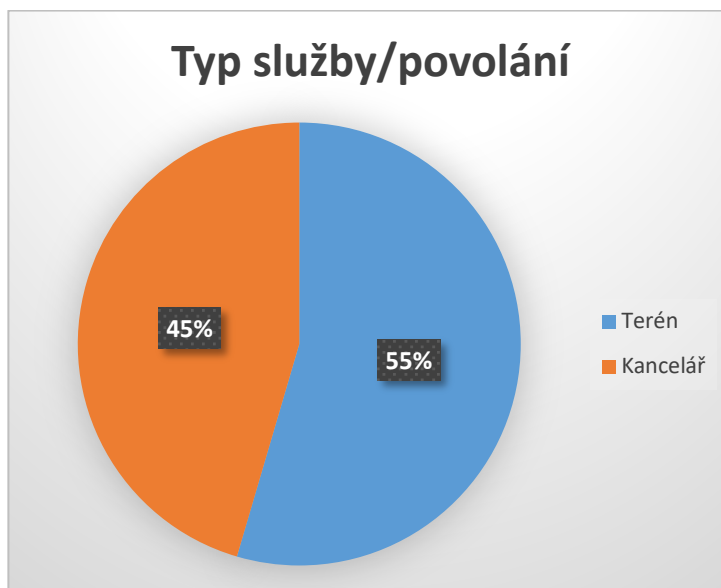
<sup>118</sup>Graf č. 4 Délka služebního poměru dotazovaných respondentů

Dle odpovědí dotazovaných respondentů je patrné, že 42 dotazovaných respondentů je ve služebním nebo pracovním poměru po dobu kratší než 15 let, což koresponduje s otázkou č. 2 týkající se věkového rozmezí respondentů. Tato hranice byla stanovena na základě výsluhového nároku, jak je již uvedeno v odpovědi na otázku č. 2. V případě služby delší než 15 let je pravděpodobnější, že respondenti již mají nabyté zkušenosti získané za dobu jejich služebního/pracovního poměru a lépe se pohybují v různých problematikách, mají lepší znalost služebního/pracovního obvodu, ve kterém vykonávají službu/povolání a mají lepší osobní a místní znalost jejich služebního/pracovního obvodu. Je ale důležité brát v potaz náročnost jednotlivých povolání, která jsou nepochybně fyzicky i psychicky náročná a může tak u těchto osob docházet k menší aktivitě a schopnosti přizpůsobovat se novým věcem, mnohdy i k tzv. „syndromu vyhoření“<sup>119</sup>, který je u těchto profesí častým jevem. Naopak osoby vykonávající povolání kratší dobu než 15 let mohou být aktivnější a ochotnější učit se novým věcem a postupům, lépe se učit a vstřebávat informace a lépe zvládat stresové situace.

<sup>118</sup> Dotazník k BP. [online]. [cit. 24.03.2023] Dostupné z: <https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSeQoMjAbOg5vyXjUtV5xOLcTz8tVStD6QCRLbl2tyfcyhZv2g/viewform?vc=0&c=0&w=1&flr=0>.

<sup>119</sup> Syndrom vyhoření. Zdravotnické zařízení Ministerstva vnitra [online]. Copyright © [cit. 20.02.2023]. Dostupné z: <https://www.zzmv.cz/syndrom-vyhoreni>.

**Otevřená otázka č. 5 ve znění: „Jaký typ služby/povolání převážně vykonáváte?“**



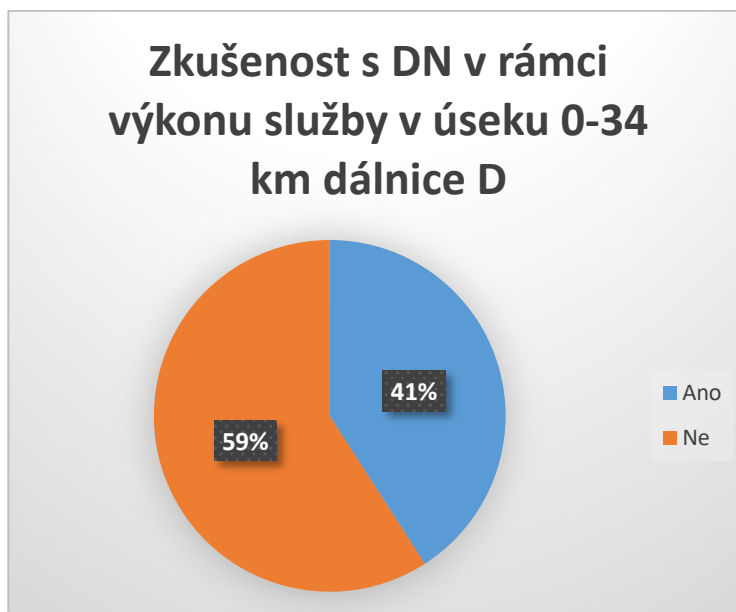
<sup>120</sup>Graf č. 5 Typ výkonu služby/povolání

Dle odpovědí dotazovaných respondentů je patrné, že větší polovina vykonává službu/povolání v terénu. Z toho lze usuzovat, že u těchto osob je větší pravděpodobnost jejich nasazení při vzniku mimořádné události přímo v jejím místě a jejich odpovědi jsou tak převážně z osobních zkušeností při zasahování u mimořádných událostí.

**Uzavřená otázka č. 6 ve znění: „Máte zkušenosti s dopravními nehodami (dále jen „DN“) v rámci výkonu služby zejména na dálnici D1 v úseku 0-34 km?“**

---

<sup>120</sup> Dotazník k BP. [online]. [cit. 24.03.2023] Dostupné z: <https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSeQoMjAbOg5vyXjUtV5xOLcTz8tVStD6QCRLbl2tyfcyhZv2g/viewform?vc=0&c=0&w=1&flr=0>.



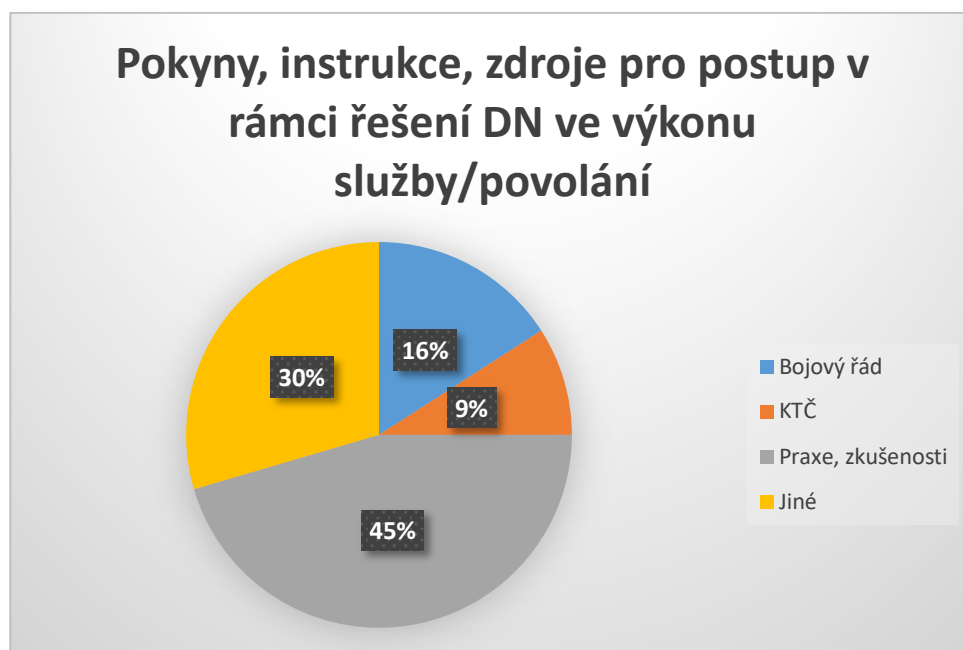
<sup>121</sup>Graf č. 6 Zkušenost respondentů s DN v rámci výkonu služby/povolání na dálnici D1 v úseku 0-34 km

Dle odpovědí respondentů je patrné, že pouze 18 respondentů z celkově 44 dotazovaných má osobní zkušenost s dopravními nehodami na dálnici D1 v úseku 0-34 km. V souvislosti s cílem této práce je konkretizace místa nezbytná, ačkoli se následující otázky vztahují na problematiku dopravních nehod obecně. Graf tedy poukazuje na celkové zastoupení dotazovaných respondentů, kteří mají osobní zkušenost se zásahem u dopravní nehody na dálnici D1 v úseku 0-34 km.

**Otevřená otázka č. 7 ve znění: „Dle jakých metodických pokynů, instrukcí nebo jiných zdrojů postupujete v rámci řešení DN?“**

<sup>121</sup> Dotazník k BP. [online]. [cit. 24.03.2023] Dostupné z: <https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSeQoMjAbOg5vyXjUtV5xOLcTz8tVStD6QCRLbl2tyfcyhZv2g/viewform?vc=0&c=0&w=1&flr=0>.



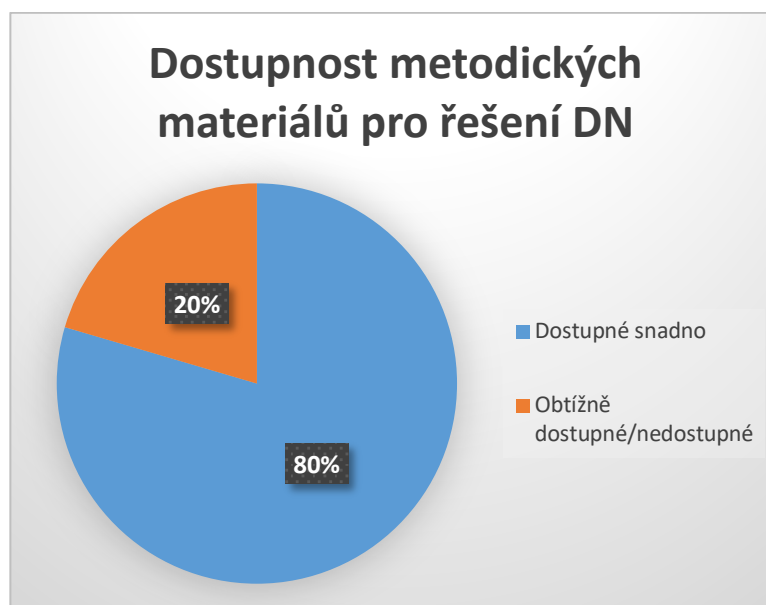


<sup>122</sup>Graf č. 7 Odpovědi respondentů na metodiku, dle které postupují v rámci řešení DN ve výkonu služby/povolání

Jak je patrné z grafu a tedy odpovědí respondentů, necelá polovina z nich postupuje při řešení dopravních nehod dle zavedené nebo ověřené praxe a dle osobních zkušeností, což však nevylučuje, že tyto nejsou v souladu se stanovenou metodikou. Pouze 9 % dotazovaných respondentů se řídí dle postupů uvedených v KTČ, 16 % se řídí bojovým řádem a 30 % respondentů se řídí blíže nespécifikovanou metodikou. Z toho vyplývá, že při společném zásahu složek IZS při dopravní nehodě může docházet ke značným odlišnostem v provádění zásahu, neboť nepostupují dle jednotné metodiky, kterou je např. KTČ. To může mít za následek rozdíly v provádění zásahu.

**Uzavřená otázka č. 8 ve znění: „Jaký je Váš názor na dostupnost metodických materiálů pro řešení DN?“**

<sup>122</sup> Dotazník k BP. [online]. [cit. 24.03.2023] Dostupné z: <https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSeQoMjAbOg5vyXjUtV5xOLcTz8tVStD6QCRLbl2tyfcyhZv2g/viewform?vc=0&c=0&w=1&flr=0>.

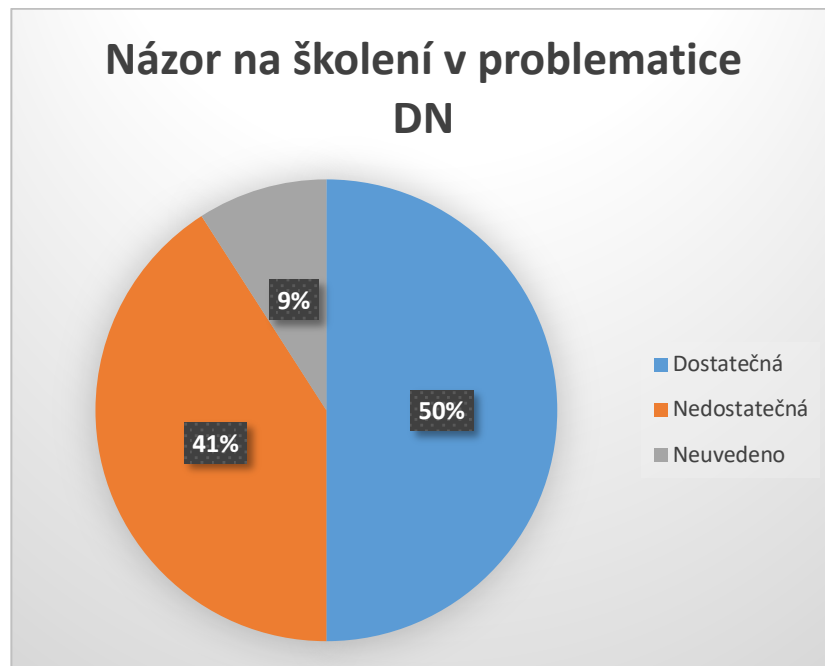


<sup>123</sup>Graf č. 8 Názor respondentů na dostupnost metodických materiálů pro řešení DN

Z odpovědí lze usuzovat, že metodické materiály jsou pro většinu odpovídajících respondentů snadno dostupné a s přihlédnutím k předchozí otázce je patrné, že se jimi při zásahu u DN i řídí, neboť z 55 % se řídí metodikou, s níž jsou seznámeni. To ovšem nezaručuje, že je tato metodika pro všechny zasahující složky IZS při DN stejná, což rovněž koresponduje s odpověďmi na předchozí otázku, kdy se pouze 9 % dotazovaných respondentů řídí dle KTČ, který je pro všechny složky stejný a dostupný.

**Otevřená otázka č. 9 ve znění: „Jaký je Váš názor na školení v problematice DN? (četnost, obsah, délka trvání, získání nových informací a praktických dovedností)?**

<sup>123</sup> Dotazník k BP. [online]. [cit. 24.03.2023] Dostupné z: <https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSeQoMjAbOg5vyXjUtV5xOLcTz8tVStD6QCRLbl2tyfcyhZv2g/viewform?vc=0&c=0&w=1&flr=0>.

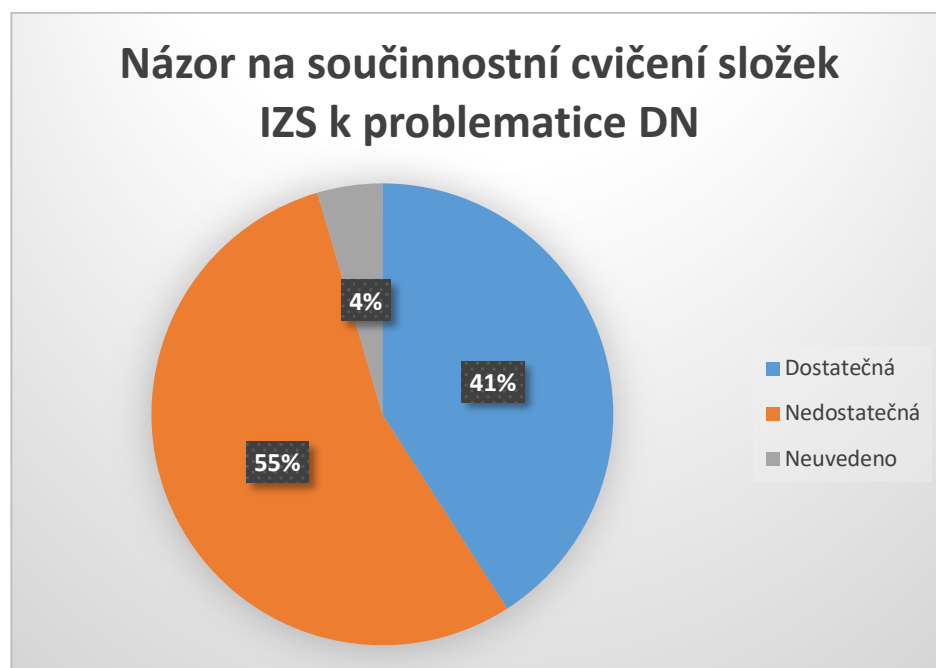


<sup>124</sup>Graf č. 9 Názor respondentů na školení v problematice DN

Dle odpovědí respondentů považuje polovina z nich školení v problematice DN s přihlédnutím k jejich četnosti, obsahu, délce trvání, získání nových informací a praktických dovedností za dostatečná. Ve 41 % odpovědí byl uveden názor, že tato školení shledávají za nedostatečná. Odpovědi tedy poukazují na zdůraznění potřeby provádět tato školení s přihlédnutím k požadavkům jednotlivých základních složek IZS, aby byli všichni jejich členové řádně proškoleni v této problematice a jejich zásah na místě dopravní nehody byl co nejefektivnější.

**Otevřená otázka č. 10 ve znění: „Jaký je Váš názor na součinnostní cvičení složek IZS k problematice DN? (četnost, obsah, délka trvání, získání informací a praktických dovedností).“**

<sup>124</sup> Dotazník k BP. [online]. [cit. 24.03.2023] Dostupné z: <https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSeQoMjAbOg5vyXjUtV5xOLcTz8tVStD6QCRLbl2tyfcyhZv2g/viewform?vc=0&c=0&w=1&flr=0>.

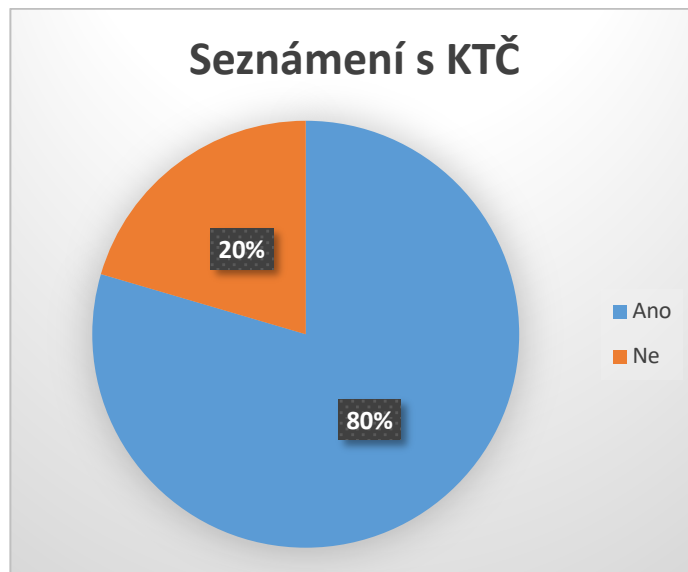


<sup>125</sup>Graf č. 10 Názor respondentů na součinnostní cvičení složek IZS v problematice DN

Dle uvedených odpovědí je patrné, že více než polovina dotazovaných respondentů se domnívá, že součinnostní cvičení složek IZS k problematice DN jsou ve všech aspektech nedostatečná. Jelikož při hromadných dopravních nehodách nebo nehodách s velkým počtem zraněných a usmrcených osob je součinnost těchto složek nezbytná, měl by být kladen větší apel na konání součinnostních cvičení v této problematice, aby samotný zásah složek IZS při DN byl co nejkoordinovanější a nejefektivnější a jeho průběh byl co nejméně problémový.

**Uzavřená otázka č. 11 ve znění: „Byli jste seznámeni s Katalogem typových činností (dále jen „KTČ“)?**

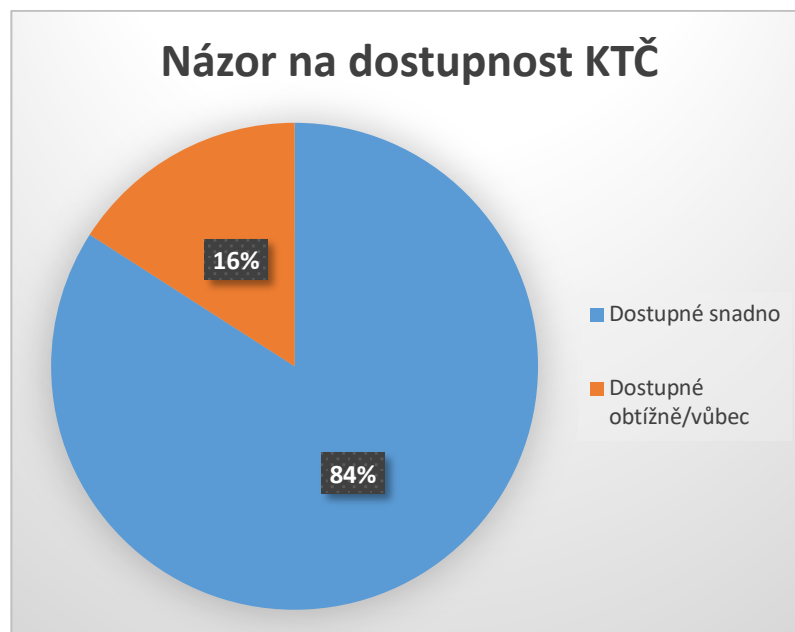
<sup>125</sup> Dotazník k BP. [online]. [cit. 24.03.2023] Dostupné z: <https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSeQoMjAbOg5vyXjUtV5xOLcTz8tVStD6QCRLbl2tyfcyhZv2g/viewform?vc=0&c=0&w=1&flr=0>.



<sup>126</sup>Graf č. 11 Odpovědi respondentů k seznámení s KTČ

Z odpovědí respondentů je patrné, že ve většině případů byli seznámeni s KTČ, ačkoli podle něj při řešení DN dle odpovědi na otázku č. 9 nepostupují.

**Uzavřená otázka č. 12 ve znění: „Jaký je Váš názor na dostupnost KTČ?“**



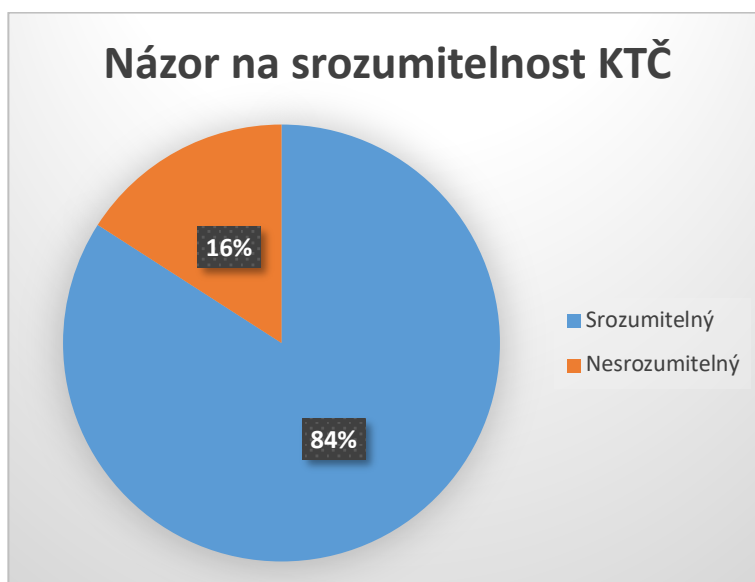
<sup>127</sup>Graf č. 12 Názor respondentů na dostupnost KTČ

<sup>126</sup> Dotazník k BP. [online]. [cit. 24.03.2023] Dostupné z: <https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSeQoMjAbOg5vyXjUtV5xOLcTz8tVStD6QCRLbl2tyfcyhZv2g/viewform?vc=0&c=0&w=1&flr=0>.

<sup>127</sup> Dotazník k BP. [online]. [cit. 24.03.2023] Dostupné z: <https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSeQoMjAbOg5vyXjUtV5xOLcTz8tVStD6QCRLbl2tyfcyhZv2g/viewform?vc=0&c=0&w=1&flr=0>.

Dle odpovědí respondentů je patrné, že KTČ je snadno dostupný, což potvrzuje i fakt, že je dostupný nejen pro členy složek IZS, a to na webových stránkách HZS ČR<sup>128</sup>. Je tedy třeba brát v potaz, zda respondenti, kteří uvedli, že jsou nedostupné nebo obtížně dostupné, umí vyhledávat potřebné informace za použití internetu.

**Uzavřená otázka č. 13 ve znění: „Jaký je Váš názor na srozumitelnost KTČ?“**



<sup>129</sup>Graf č. 13 Názor respondentů na srozumitelnost KTČ

Dle odpovědí respondentů je patrné, že KTČ ve většině případů shledávají za srozumitelný. Na základě toho lze mít za to, že není potřeba nějakých jeho úprav či změn ve výkladu a popisu činností.

**Uzavřená otázka č. 14 ve znění: „Jaký je Váš názor na praxi v porovnání s KTČ?“**

<sup>128</sup> Dokumentace IZS - Hasičský záchranný sbor České republiky. *Úvodní strana - Hasičský záchranný sbor České republiky* [online]. Copyright © 2023 Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, všechna práva vyhrazena [cit. 20.02.2023]. Dostupné z: <https://www.hzscr.cz/clanek/dokumentace-izs-587832.aspx>.

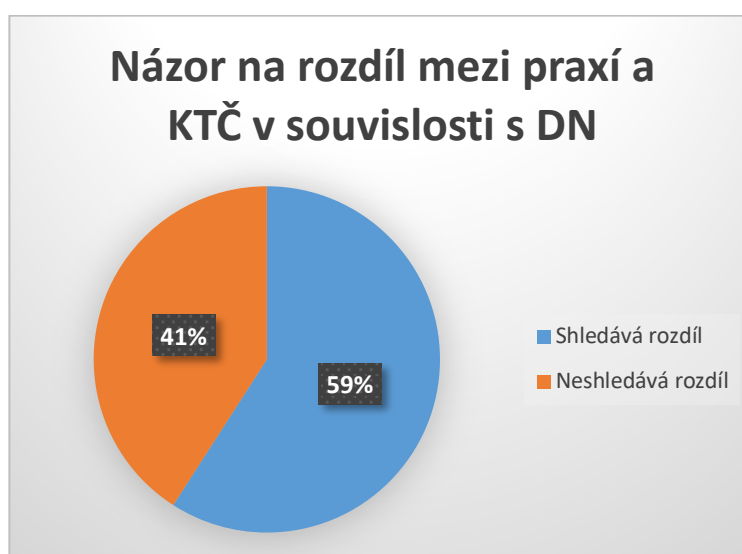
<sup>129</sup> Dotazník k BP. [online]. [cit. 24.03.2023] Dostupné z: <https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSeQoMjAbOg5vyXjUtV5xOLcTz8tVStD6QCRLbl2tyfcyhZv2g/viewform?vc=0&c=0&w=1&flr=0>.



*Graf č. 14 Názor respondentů na praxi v porovnání s KTČ*

Dle více než poloviny respondentů se úkony prováděné v praxi shodují s obsahem KTČ. Z toho lze vyvodit, že i když někteří postupují dle svých zkušeností a zavedené praxe, jsou tyto zkušenosti a praxe vystaveny na základě KTČ.

**Uzavřená otázka č. 15 ve znění: „Shledáváte rozdíly v praxi s porovnáním s KTČ v problematice DN?“**

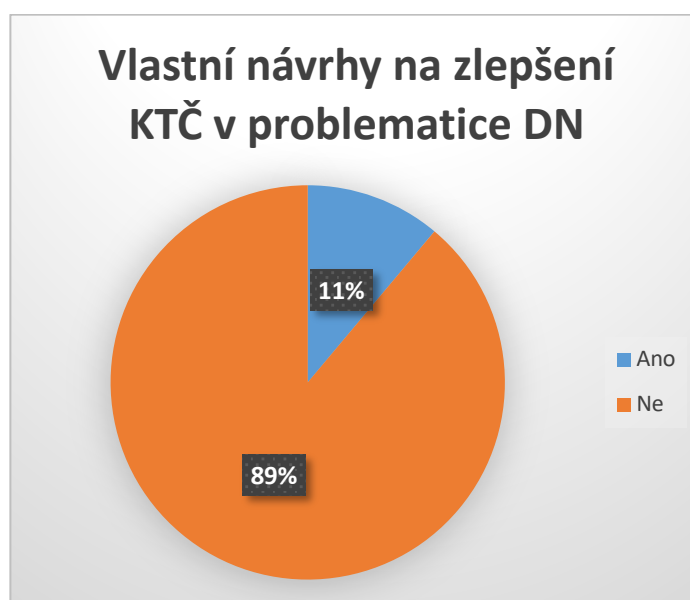


<sup>130</sup>*Graf č. 15 Názor respondentů na rozdíl mezi praxí a KTČ v souvislosti s DN*

<sup>130</sup> Dotazník k BP. [online]. [cit. 24.03.2023] Dostupné z: <https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSeQoMjAbOg5vyXjUtV5xOLcTz8tVStD6QCRLbl2tyfcyhZv2g/viewform?vc=0&c=0&w=1&flr=0>.

V souvislosti se zásahem u DN odpověděla více než polovina respondentů, že úkony prováděné při řešení DN jsou rozdílné od úkonů stanovených v KTČ. Zde je patrný rozdíl od předchozí otázky, kdy větší polovina respondentů uvedla, že praxe se obecně shoduje s KTČ. Lze tedy vyvodit, že DN je tak specifická mimořádná událost, jejíž úkony se nedají přesně stanovit a rozvrhnout bez znalosti situace v místě. Bylo by tedy vhodné provádět vyhodnocování zásahů v místě dopravních nehod, jednotlivé úkony zasahujících složek IZS a tyto porovnat s STČ 08/IZS Dopravní nehoda, aby byly tyto rozdíly minimalizovány.

**Uzavřená otázka č. 16 ve znění: „Máte vlastní návrhy na zlepšení KTČ v problematice DN?“**



<sup>131</sup>Graf č. 16 Návrhy na zlepšení KTČ v problematice DN

Ve většině případů dotazovaných respondentů nemají tyto žádné vlastní návrhy na změny či úpravy KTČ, z čehož lze usuzovat, že jsou srozumitelné, logické a jako metodický materiál vhodně navržené tak, aby podle nich mohly jednotlivé složky IZS ve vzájemné spolupráci postupovat.

**Uzavřená otázka č. 17 ve znění „Shledáváte spolupráci jednotlivých složek IZS při společném zásahu u DN za efektivní?“**

<sup>131</sup> Dotazník k BP. [online]. [cit. 24.03.2023] Dostupné z: <https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSeQoMjAbOg5vyXjUtV5xOLcTz8tVStD6QCRLbl2tyfcyhZv2g/viewform?vc=0&c=0&w=1&flr=0>.





<sup>132</sup>Graf č. 17 Názor respondentů na spolupráci složek IZS při společném zásahu u DN

Dle uvedených odpovědí shledává převážná většina respondentů vzájemnou spolupráci složek IZS za efektivní, ačkoli nepostupují zjevně dle jednotných metodických materiálů. Z toho lze usuzovat, že vedle metodiky je neméně důležitá praxe a osobní zkušenosti, informovanost o události, dobrá úroveň komunikace mezi jednotlivými složkami IZS a jejich členy a koordinace v místě zásahu, zejména na operační a taktické úrovni.

<sup>132</sup> Dotazník k BP. [online]. [cit. 24.03.2023] Dostupné z: <https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSeQoMjAbOg5vyXjUtV5xOLcTz8tVStD6QCRLbl2tyfcyhZv2g/viewform?vc=0&c=0&w=1&flr=0>.

## DISKUZE

Jelikož hlavním cílem práce je zpracování charakteristiky dopravních nehod s vysokým počtem zraněných a zemřelých a činnost složek IZS při těchto mimořádných událostech, byla zejména v teoretické části provedena charakteristika základních pojmů souvisejících s problematikou, byla provedena charakteristika lokace s konkretizací úseku dálnice D1 0-34 km, byl charakterizován pojem mimořádná událost a analyzovány druhy mimořádných událostí spjaté s velkým počtem zraněných a zemřelých a s dopravní nehodou a dále byly charakterizovány jednotlivé složky IZS a analyzována jejich činnost zejména při řešení mimořádných událostí s velkým počtem zraněných a zemřelých a při dopravních nehodách, čímž byl hlavní cíl práce ze strany autora naplněn. Vedlejším cílem bakalářské práce je zkoumat názory vybraných členů složek integrovaného záchranného systému ve vztahu k řešení dopravních nehod se specifikem dálnice D1 v úseku 0-34 km, jež byl zejména v praktické části naplněn formou případových studií s informacemi o dopravních nehodách, ke kterým v uvedeném úseku dálnice D1 došlo, kdy v rámci těchto případových studií byly poskytnuty údaje k příčinám dopravních nehod, k počtu účastníků, k počtu složek IZS na místě, k provedeným úkonům a ke škodám způsobeným dopravními nehodami. Díky tomu je poskytnut reálný pohled na problematiku dopravních nehod a zásah složek IZS při jejich řešení v praxi. Z těchto případových studií vyplývá, že v místě dopravní nehody při součinnosti složek IZS je skutečně velitel jednotky HZS ČR, což se shoduje s právní úpravou i metodikou. V obou případech došlo k dopravním nehodám v ranních hodinách, což poukazuje na fakt, že ranní hodiny jsou rizikové pro vznik dopravních nehod v tomto úseku dálnice D1. V obou případech byly na místě přítomny všechny základní složky IZS, ačkoli jejich počet a složení se lišil, z čehož lze vyvodit, že každou dopravní nehodu je třeba důkladně vyhodnotit a přistupovat ke každé dopravní nehodě individuálně, neboť každá dopravní nehoda má jinou příčinu a nese s sebou odlišná rizika. V neposlední řadě bylo provedeno dotazníkové šetření mezi příslušníky základních složek IZS, kteří poskytli svoje názory na problematiku společného zásahu složek IZS zejména při řešení dopravních nehod v úseku dálnice D1 0-34 km a dále poskytli své názory na metodické materiály a jejich dostupnost, na provádění školení v problematice dopravních nehod a na spolupráci složek IZS při společném zásahu u dopravních nehod.

Na základě provedených úkonů v rámci zhotovení bakalářské práce bylo zjištěno, že postupy uvedené zejména v Katalogu typových činností, bývají při řešení

mimořádných událostí využívány v praxi. Katalog typových činností je volně dostupný na webových stránkách HZS ČR a je tak možné se s ním bez obtíží seznámit. Jak potvrdili příslušníci základních složek IZS v odpovědích na dotazník, většina z nich s ním byla v rámci výkonu služby/povolání seznámena. Dále bylo zjištěno, že Katalog typových činností se obecně shoduje s úkony prováděné při řešení mimořádných událostí v praxi, avšak při dopravních nehodách většina odpovídajících respondentů uváděla, že praxe se neshoduje s Katalogem typových činností. Zde by bylo vhodné provádět vyhodnocování dopravních nehod a jejich řešení, se zaměřením na provádění úkonů v místě zásahu a vyhodnocení všech postupů v rámci jednotlivých složek IZS a tato vyhodnocení následně navzájem komparovat. Výsledkem by bylo zjištění nedostatků nebo pochybení a mohlo by také dojít k revizi STČ 08/IZS Dopravní nehoda, aby byly rozdíly v úkonech a postupech uvedených v STČ a v praxi minimalizovány. Právní úprava je z pohledu autora dostačující a není potřeba jejích úprav. Nedostatky jsou shledávány v rámci součinnostních cvičení a školení při přípravě na mimořádnou událost spjatou s problematikou dopravních nehod, která není pravidelně prováděna. Zde by bylo vhodné zvýšit frekvenci těchto součinnostních cvičení na krajské úrovni, aby probíhaly alespoň 2 x ročně a účastnily se jich členové základních složek IZS. V těchto cvičeních by pak bylo vhodné zaměřit se na problematické aspekty společného zásahu u dopravních nehod, aby mohly být odstraněny základní nedostatky při provádění těchto zásahů a zvýšena efektivita zásahů. Kladně je naopak hodnocena modernizace vybavení a některých postupů, jako je např. dokumentace větších dopravních nehod pomocí dronů, jež urychluje a usnadňuje průběh dokumentace dopravní nehody a dochází tak k rychlejší obnově provozu na dané pozemní komunikaci. Dle názorů příslušníků jednotlivých základních složek IZS i dle osobní zkušenosti autora je spolupráce a součinnost těchto složek při zásahu v místě dopravní nehody hodnocena kladně, zejména s přihlédnutím ke koordinaci ze strany velitele zásahu a provádění jednotlivých úkonů těmito složkami současně. Tato spolupráce byla kladně zhodnocena i pracovníci tísňové linky 112, která zhodnotila operační úroveň koordinace jako kladnou, zejména při předávání informací na jednotlivá KOPIS. Negativně však zhodnotila absenci zpětné vazby ze stran zasahujících složek IZS, která by byl přínosem pro odstranění případných nedostatků při vytěžování hovorů přijímaných na této tísňové lince 112 a předávání informací nejen ostatním KOPIS, ale i zasahujícím složkám v místě dopravní nehody. Zde by bylo vhodné, aby byli jednotliví pracovníci operačních a informačních středisek jednotlivých složek IZS vysíláni na operační a informační střediska ostatních složek IZS na stáže nebo informační

pobyty, které by trvaly v řádech dnů a pracovníci by se tak seznámili s chodem jednotlivých informačních a operačních středisek, s jejich dostupnými technickými prostředky a s jejich postupy a předali by si vzájemně informace, které považují při vytěžování a předávání tísňových hovorů za podstatné.

V neposlední řadě by měl být v rámci problematiky dopravních nehod kladen apel na prevenci a také na poskytování první pomoci. Prevence by měla být zaměřena na nejčastější příčiny vzniku dopravních nehod, které byly uvedeny v praktické části této práce. Prevence by měla být prováděna nejen za užití hromadných sdělovacích prostředků, jako jsou televize, tisk nebo rádio, ale také na sociálních sítích, které jsou čím dál více využívány lidmi různých věkových kategorií. Dále by měla být součástí autoškoly, neboť dopravní nehody jsou součástí provozu na pozemních komunikacích a noví řidiči by měli být s touto problematikou lépe seznamováni již v rámci přípravy na získání řidičského oprávnění. Informovanost v rámci poskytování první pomoci je z pohledu autora podceňovaná a její znalost a praktická dovednost je ve společnosti upozad'ována, ačkoli by měla být primární znalostí a dovedností každého člověka. Zde připadají v úvahu školení v rámci základních a středních škol, zaměstnání nebo kurzy hrazené ze zdravotního pojištění. V ideálním případě by se první pomoc měla vyučovat již na základních školách jako jeden z povinných předmětů, neboť záchrana života nebo zdraví je ve společnosti prioritou.

## ZÁVĚR

Bakalářská práce se zaměřuje na téma „Složky integrovaného záchranného systému při dopravních nehodách na vybraném úseku dálnice D1“. V návaznosti na zvolené téma byla práce rozdělena do dvou částí, a to na teoretickou část a praktickou část. V teoretické části byla za užití zejména analyticko-teoretických postupů provedena charakteristika činnosti složek IZS, ve které se autor zaměřil zejména na právní úpravu problematiky, definování problematiky, zákonitosti lokace a konkretizaci lidských prostředků, bez nichž by činnost složek IZS nemohla být uskutečňována. Při zpracování této části bakalářské práce bylo vycházeno ze základních právních předpisů České republiky, jako jsou zákony a vyhlášky jednotlivých ministerstev, dále z odborných článků a metodiky složek IZS a v neposlední řadě z odborné literatury.

V teoretické části bakalářské práce jsou tedy vysvětleny základní pojmy spojené s IZS a úsekem dálnice D1 0-34 km a vysvětleny rovněž činnosti jednotlivých složek IZS v místě společného zásahu při vzniku mimořádné události, čímž byl naplněn i hlavní cíl práce. V praktické byl za užití termínů a poznatků uvedených v teoretické části proveden vlastní průzkum autora v problematice dopravních nehod obecně, dopravních nehod s velkým počtem zraněných a usmrcených osob a dále v problematice řešení dopravních nehod ve vztahu k úseku dálnice D1 0-34 km. V úvodu této praktické byla přiblížena lokace úseku D1 0-34 km a následně byly uvedeny případové studie týkající se dopravních nehod v tomto úseku dálnice D1, na kterých byla názorně představena součinnost a spolupráce základních a ostatních složek IZS v místě zásahu. V neposlední řadě byly analyzovány názory respondentů jednotlivých složek IZS, zejména od příslušníků Policie ČR, HZS ČR a ZZS, které byly získány dotazníkovou formou a týkaly se součinnosti a spolupráce složek IZS při řešení dopravních nehod, dostupnosti metodiky a typových činností a seznámení s nimi a dále řešení dopravních nehod se specifikem dálnice D1 v úseku 0-34 km, čímž byl naplněn vedlejší cíl bakalářské práce.

V přílohách práce je pak poskytnuta fotodokumentace k případovým studiím a dále byl proveden rozhovor s pracovníci tísňové linky 112 zřízené u Krajského ředitelství Jihočeského kraje v Českých Budějovicích, která přiblížila činnost pracovníků této „univerzální“ tísňové linky z interního pohledu a také zhodnotila spolupráci s dalšími operačními středisky ostatních složek IZS a se zasahujícími složkami IZS při předávání oznámení a při řešení mimořádných událostí, čímž byla nastíněna operační úroveň koordinace při mimořádné události.

V teoretické části byly vysvětleny základní informace sloužící k pochopení problematiky a nezbytné k další orientaci v problematice. Autor se zaměřil na vysvětlení základních pojmů, jako jsou „pozemní komunikace“, „dálnice“ a úsek dálnice D1 0-34 km, poté se věnoval místně příslušným složkám IZS a vysvětlení pojmů „integrováný záchranný systém, mimořádná událost, záchranné a likvidační práce a blíže charakterizoval jednotlivé složky IZS. Po vysvětlení základních pojmů souvisejících s problematikou dále nastínil koordinaci složek IZS v místě zásahu a úrovně koordinace, vysvětlil pojem „místo zásahu“ a dále provedl charakteristiku Ústředního poplachového plánu IZS, vysvětlil jednotlivé stupně poplachu a dále rozebral Katalog typových činností, kde se zaměřil především na typovou činnost STČ 09/IZS Zásah složek IZS u mimořádné události s velkým počtem zraněných osob a STČ 08/IZS Dopravní nehoda, čímž uzavřel teoretickou část práce. V teoretické části bylo pracováno především z platnou legislativou České republiky vztahující se k problematice, jako jsou zákony, vyhlášky a judikatura, dále s interními akty řízení Policie ČR a HZS ČR, odbornou literaturou vztahující se k problematice a dále s internetovými prameny, jež jsou uvedeny v seznamu zdrojů a pramenů. Díky tomu se podařilo nastínit danou problematiku, vysvětlit základní pojmy spjaté s problematikou a analyzovat jednotlivé pojmy a postupy tak, aby byl naplněn hlavní cíl práce a mohla být provedena praktická část bakalářské práce.

V praktické části byl v návaznosti na teoretickou část přiblížen úsek dálnice D1 0-34 km ze subjektivního pohledu autora, neboť vedlejším cílem práce je mimo jiné zkoumání názorů příslušníků složek IZS na řešení dopravních nehod se specifikem dálnice D1 v úseku 0-34 km. Autor považoval za nezbytné rozvést v práci tuto lokaci nejen na teoretické úrovni, ale i z vlastních zkušeností a prožitků, které získal za dobu vykonávání služby u DO Mirošovice, neboť některé informace nelze získat jinak než právě osobní zkušeností. Důvodem bylo co nejobsáhlejší přiblížení a nastínění daného úseku a poukázání na jeho odlišnosti se zbytkem dálnice D1. S ohledem na uvedení do problematiky v teoretické části práce a s podrobným definováním lokace byly v práci uvedeny dvě případové studie, které se týkaly názorných ukázek dopravních nehod v úseku dálnice D1 0-34 km. V případových studiích byly podrobně rozebrány okolnosti vzniku dopravních nehod, počet zúčastněných vozidel, zraněných nebo usmrcených osob a škody na majetku třetích osob. Dále byly uvedeny všechny zasahující složky IZS v místě dopravních nehod, jejich počet a některé úkony v místě dopravních nehod.

Případové studie byly následně vyhodnoceny na základě zjištěných informací. K případovým studiím je v přílohách práce poskytnuta fotodokumentace, aby si čtenář práce mohl vytvořit lepší představu o konkrétních místech a okolnostech uvedených dopravních nehodách.

Aby došlo k naplnění vedlejšího cíle práce, jímž bylo zkoumání názorů pracovníků jednotlivých složek IZS ve vztahu k řešení dopravních nehod se specifikem dálnice D1 v úseku 0-34 km, byl vytvořen on-line dotazník, jež obsahoval otázky týkající se příslušnosti respondentů k jednotlivým základním složkám IZS, názorů na problematiku dopravních nehod, názorů na metodické materiály a postupy při řešení dopravních nehod, názorů na dostupnost a znalost katalogu typových činností při řešení dopravních nehod a k jeho využitelnosti v praxi a názorů na spolupráci a součinnost složek IZS při řešení dopravních nehod. V rámci vlastního průzkumu byl v přílohách práce poskytnut rozhovor s příslušnicí HZS ČR vykonávající službu na tísňové lince 112, díky němuž lze lépe pochopit koordinaci složek IZS na operační úrovni.

## **SEZNAM ZKRATEK**

IZS – integrovaný záchranný systém

DO – dálniční oddělení

Policie ČR – Policie České republiky

HZS ČR – Hasičský záchranný sbor České republiky

ZZS – zdravotnická záchranná služba

ZoPK – Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích

ŘSD – Ředitelství silnic a dálnic

SSÚD – Středisko správy a údržby dálnice

Zákon o IZS - Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů, ve znění zákona č. 320/2002 Sb.

STČ - Typové činnosti složek při společném zásahu

PNP – přednemocniční neodkladná péče

DN – dopravní nehoda

KOPIS – integrované operační a informační středisko kraje

OHS – oddělení hlídkové služby Policie ČR



## SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

### Literární zdroje

FELCMAN, M., NEZVAL, V.: Dopravní nehody, speciální technické prostředky pro vyprošťování, *MV – GŘ HZS ČR, Praha, ISBN 80-86640-76-0*.

HORÁK, Rudolf. Průvodce krizovým řízením pro státní správu. Praha: Linde, 2001. 215 s. ISBN 978-807201-714.

CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. ISBN 978-80-7380-211-0.

KONEČNÝ, J., *Šetření a dokumentace dopravních nehod*. 1. vydání. Praha: MV ČR, 2011. ISBN neuvedeno.

KONEČNÝ, Jaroslav. *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod*. 1. vyd. Brno: Odbor vzdělávání a správy policejního školství Ministerstva vnitra ve spolupráci s Vyšší policejní školou MV v Jihlavě, 2011. ISBN neuvedeno.

KONRÁD, Zdeněk. *Metodika vyšetřování jednotlivých druhů trestných činů*. 2. rozš. vyd. Praha: Policejní akademie České republiky, 1996. ISBN neuvedeno.

PORADA, Viktor. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000. Vysokoškolská právnická učebnice. ISBN 80-7201-212-6.

REKTOŘÍK, Jaroslav. *Krizový management ve veřejné správě: teorie a praxe*. Praha: Ekopress, 2004. ISBN 80-86119-83-1.

SKALSKÁ, Květoslava, HANUŠKA Zdeněk a DUBSKÝ Milan. *Integrovaný záchranný systém a požární ochrana: modul I*. Praha: MV - generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, 2010. ISBN 978-808-6640-594.

SMETANA, Marek a KRATOCHVÍLOVÁ Danuše. *Integrovaný záchranný systém a jeho složky*. Ostrava: Ostravská univerzita v Ostravě, Zdravotně sociální fakulta, 2007. ISBN 978-80-7368-337-5.

ŠENOVSKÝ, Michail, ADAMEC Vilém a HANUŠKA Zdeněk. *Integrovaný záchranný systém: management záchranných prací*. Ostrava: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2005. ISBN 80-86634-65-5.

ŠTĚTINA, Jiří. *Zdravotnictví a integrovaný záchranný systém při hromadných neštěstích a katastrofách*. Praha: Grada, 2014. ISBN 978-80-247-4578-7.

VILÁŠEK, Josef, FIALA Miloš a VONDRÁŠEK David. *Integrovaný záchranný systém ČR na počátku 21. století*. Praha: Karolinum, 2014. ISBN 978-80-246-2477-8

ZUBER, Z., HRUBEC, M., SCHRENK, J., ZMATLÍK Z.: *Dopravní nehody, taktika zásahu při dopravních nehodách, MV – GR HZS ČR, Praha, ISBN 80-86640-77-9*.

VÁGNEROVÁ. *Psychopatologie pro pomáhající profese*. Praha: Portál: 2002. ISBN: 80-7178-678-0.

KYNCL. *Historie dopravy na území České republiky*, Praha: Vladimír Kořínek, 2006, 146 s., ISBN: 80-903184-9-5.

### **Elektronické zdroje**

Sčítání dopravy - ŘSD ČR. *Ředitelství silnic a dálnic České republiky - ŘSD ČR* [online]. Dostupné z: <https://www.rsd.cz/silnice-a-dalnice/scitani-dopravy#zalozka-celostatni-scitani-dopravy-2020>.

*Délky a další data komunikací* [online]. ŘSD, rev. 2022-01-01 [cit. 2023-01-09]. Dostupné online.

Síť dálnic ČR, zdroj: [online]. Copyright © 2002 [cit. 23.01.2023]. Dostupné z: <http://www.ceskedalnice.cz/dalnicni-sit/>.

Object moved. *Object moved* [online]. Dostupné z: [https://m.autorevue.cz/nebezpecna-mista-kde-si-dat-pozor-na-dalnici-d1-9-dil\\_3](https://m.autorevue.cz/nebezpecna-mista-kde-si-dat-pozor-na-dalnici-d1-9-dil_3).

Ministerstvo dopravy ČR - Média a tiskové zprávy. *Ministerstvo dopravy ČR - Domovská stránka* [online]. Copyright © 2023 Ministerstvo dopravy ČR [cit. 10.01.2023]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Vysledky-celostatniho-scitani-dopravy-2020>.

*Úvodní strana - Policie České republiky* [online]. Copyright ©CR [cit. 09.01.2023]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/soubor/statistika-2022-informace-o-nehodovosti-leden-2022-pdf.aspx>.

Dokumentace IZS - Hasičský záchranný sbor České republiky. *Úvodní strana - Hasičský záchranný sbor České republiky* [online]. Copyright © 2022 Generální ředitelství

Hasičského záchranného sboru ČR, všechna práva vyhrazena [cit. 09.01.2023]. Dostupné z: <https://www.hzscr.cz/clanek/dokumentace-izs-587832.aspx>.

*Úvodní strana - Hasičský záchranný sbor České republiky* [online]. Copyright © [cit. 09.01.2023]. Dostupné z: <https://www.hzscr.cz/soubor/stc-09-zasah-slozek-izs-u-mimoradne-udalosti-s-velkym-poctem-zranenych-osob-pdf.aspx>.

*Úvodní strana - Hasičský záchranný sbor České republiky* [online]. Copyright © [cit. 09.01.2023]. Dostupné z: <https://www.hzscr.cz/soubor/stc-08-izs-dopravni-nehoda-akt-2020-pdf.aspx>.

Účinky alkoholu na řidiče a na cyklisty | NZIP. *NZIP – Národní zdravotnický informační portál* [online]. Dostupné z: <https://www.nzip.cz/clanek/976-ucinky-alkoholu-na-ridice-a-na-cyklisty>.

Mikrospánek. *Bezpečné cesty.cz* [online]. Copyright © 2014 [cit. 21.02.2023]. Dostupné: <https://www.bezpecnecesty.cz/cz/bezpecna-jizda-v-aute/mikrospanek>.

Syndrom vyhoření. *Zdravotnické zařízení Ministerstva vnitra* [online]. Copyright © [cit. 20.02.2023]. Dostupné z: <https://www.zzmv.cz/syndrom-vyhoreni>.

*Úvod | Registr smluv* [online]. Copyright © [cit. 22.03.2023]. Dostupné z: [https://smlouvy.gov.cz/smlouva/soubor/6350656/Popis\\_sou%C4%8Dasn%C3%A9ho\\_stavu.pdf](https://smlouvy.gov.cz/smlouva/soubor/6350656/Popis_sou%C4%8Dasn%C3%A9ho_stavu.pdf).

KAVAN, Štěpán. Činnost jednotek požární ochrany při povodních: Hasičský záchranný sbor Jihočeského kraje [online]. In: s. 17 [cit. 2023-02-28]. Dostupné z: [http://www.csvh.cz/akce/soubory/2016\\_05\\_05\\_P2.pdf](http://www.csvh.cz/akce/soubory/2016_05_05_P2.pdf).

HANUŠKA, Z. Obce a integrovaný záchranný systém. 112 [online]. 2003, č. 1 [cit. 2023-02-28]. Dostupné z [http://www.mvcr.cz/casopisy/112/1\\_2003/strana15.html](http://www.mvcr.cz/casopisy/112/1_2003/strana15.html).

### **Legislativní dokumenty**

ČESKO. Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 1997, částka 3.

ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 98.

ČESKO. Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2009, částka 11.

ČESKO. Zákon č. 141/1961 Sb., trestní řád, ve znění pozdějších předpisů. In Sběrka zákonů, Česká republika. 1961, částka 66.

ČESKO. Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů, ve znění zákona č. 320/2002 Sb. In Sběrka zákonů, Česká republika. 2000, částka 73.

ČESKO. Zákon č. 361/2003 Sb., o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů, In Sběrka zákonů, Česká republika. 2003, částka 121.

ČESKO. Zákon č. 372/2011 Sb., o zdravotních službách a podmínkách jejich poskytování (zákon o zdravotních službách), In sbírka zákonů, Česká republika. 2011, částka 131.

Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích.

Vyhláška Ministerstva vnitra č. 328/2001 Sb., o některých podrobnostech zabezpečení integrovaného záchranného systému, ve znění vyhlášky č. 429/2003 Sb.

Vyhláška č. 247/2001 Sb., o organizaci a činnosti jednotek požární ochrany, ve znění vyhlášky č. 226/2005 Sb.

Ústřední poplachový plán integrovaného záchranného systému zpracovaný v souladu s § 7 odst. 2 písm. c) a odst. 4 zákona č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Rozhodnutí Rady 91/396/EHS ze dne 29. července 1991, Úř. věst. L 217, 6.8.1991, s. 31 (anglicky).

## **Ostatní zdroje**

Závazný pokyn policejního prezidenta č. 100/2018 o kriminalistickotechnické činnosti.

Pokyn policejního prezidenta č. 300/2020, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

Tulach J. Přehled nehodovosti ve Středočeském kraji v roce 2021 a v I. Pololetí roku 2022. Presentation presented at: [Výroční schůze vedoucích pracovníků jednotlivých služeb Policie ČR, 2022 Jan; Praha, Czechia.].

Sběrka interních aktů řízení generálního ředitele HZS ČR – částka 7/2009.

## PŘÍLOHY

### Příloha č. 1 Fotografická dokumentace k případové studii č. 1<sup>133</sup>



5 Pohled na místo dopravní nehody z protisměru, zdroj: vlastní



6 Pohled na místo dopravní nehody po směru jízdy, zdroj: vlastní

---

<sup>133</sup> Fotografická dokumentace k případové studii č. 1, zdroj: vlastní.





7 Pohled na brzdou dráhu nákladního vozidla, zdroj: vlastní



8 Pohled na havarované nákladní vozidlo a přimáčknutá osobní vozidla, zdroj: vlastní





9 Pohled na havarované vozidlo tov. zn. Hyundai, zdroj: vlastní



10 Pohled do havarovaného vozidla tov. zn. Škoda, zdroj: vlastní





*11 Pohled na poškozená svodidla a betonové panely, zdroj: vlastní*

## **Příloha č. 2 Fotografická dokumentace k případové studii č. 2<sup>134</sup>**



*Obrázek 12 Pohled na místo dopravní nehody - jízdní pás směr Praha, zdroj: vlastní*

<sup>134</sup> Fotografická dokumentace k případové studii č. 1, zdroj: vlastní.





*Obrázek 13 Pohled na místo dopravní nehody - jízdní pás směr Brno, zdroj: vlastní*



*Obrázek 14 Pohled na rycí stopu pneumatik v nezpevněné pravé krajnici, zdroj: vlastní*





*Obrázek 15 Pohled na poškozený směrový sloupek, zdroj: vlastní*



*Obrázek 16 Pohled na poškozená ocelová svodidla a smykovou stopu, zdroj: vlastní*





Obrázek 17 Pohled na poškozená středová svodidla, zdroj: vlastní



Obrázek 18 Pohled na poškozený návěs nákladního vozidla řidiče B. M., zdroj: vlastní





*Obrázek 19 Pohled na poškozené osobní vozidlo řidiče P. S., zdroj: vlastní*



*Obrázek 20 Pohled na poškozené osobní vozidlo řidiče P. S., zdroj: vlastní*





Obrázek 21 Pohled na zadní stranu nákladního vozidla řidiče P. J., zdroj: vlastní



Obrázek 22 Pohled na přední stranu nákladního vozidla řidiče P. J., zdroj: vlastní





*Obrázek 23 Pohled na nákladní vozidlo řidiče P. J. a uniklou nebezpečnou látku, zdroj: vlastní*



*Obrázek 24 Pohled na unikající nebezpečnou látku, zdroj: vlastní*

**Rozhovor s příslušnicí Hasičského záchranného sboru Jihočeského kraje zřízenou při Krajském ředitelství v Českých Budějovicích, zařazenou na tísňové lince 112.**

Rozhovor byl uskutečněn za účelem naplnění vedlejšího cíle práce, neboť poskytuje pohled na operační úroveň řízení při řešení mimořádných událostí z pohledu praxe a zároveň obsahuje názory pracovnice tísňové linky IZS na společný zásah složek IZS při řešení mimořádných událostí se zaměřením na dopravní nehody.

**Otázka:** Jak dlouho jste ve služebním poměru u HZS ČR?

**Odpověď:** Ve služebním poměru u HZS ČR jsem dva roky.

**Otázka:** Kde jste služebně zařazena, v jaké funkci a hodnosti?

**Odpověď:** V současné době jsem služebně zařazena na operačním středisku zřízeném u HZS Jihočeského kraje při Krajském ředitelství v Českých Budějovicích jako operační technik tísňové linky 112 v hodnosti inspektor s hodnostním označením praporčík.<sup>135</sup>

**Otázka:** Kolik pracovníků je celkově zařazeno na Vašem oddělení?

**Odpověď:** Na mém oddělení je celkově zařazeno 40 pracovníků a dva vedoucí pracovníci, jimiž jsou vedoucí operačního oddělení a zástupce vedoucího operačního oddělení.

**Otázka:** V kolika směnách a po kolika pracovnících zajišťujete nepřetržitý provoz linky 112?

**Odpověď:** Nepřetržitý provoz tísňové linky 112 zajišťují 4 směny, kdy na každé směně obvykle pracují 4 operační technici.

**Otázka:** Jak probíhá příjem a prvotní vytěžení hovoru na linku 112?

**Odpověď:** Po vytočení tísňového volání volajícím se hovor na tísňové lince 112 automaticky přijme a oznamovateli se přehraje mluvená hláška "Tísňová linka, mluvte prosím." Poté je oznamovatel spojen s operačním technikem tísňové linky 112. Nejdůležitější prací operačního technika na tísňové lince 112 je rozeznat vážnost případu a následné přidělení správných záchranných složek IZS.

**Otázka:** Jaké informace si vyžadujete od oznamovatele?

---

<sup>135</sup> Zákon č. 361/2003 Sb., o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů, § 7, 8. [cit. 2023-01-13]. Dostupné online.

**Odpověď:** Hovory na tísňové lince 112 jsou velice rozsáhlé, a to vzhledem k tomu, že se jedná o “univerzální” tísňovou linku, na kterou jsou přijímána oznámení spadající nejen do kompetence HZS ČR, ale i Policie ČR a ZZS ČR, proto nelze přesně sdělit, na jaké informace se operační technik dotazuje, neboť záleží zejména na charakteru oznámení a jeho příslušnosti. Nejčastěji kladené otázky bývají následující:

- Kdo volá?
- Kde se událost stala?
- Co se stalo?
- Komu se to stalo?

**Otázka:** Při oznámení dopravní nehody, jaké další informace kromě výše uvedených od oznamovatele zjišťujete?

**Odpověď:** Při oznámení dopravní nehody je důležité určit její vážnost, na základě toho se pak postupuje. Doplnujícími otázkami pak bývají tyto:

- Je někdo zraněný? (Pokud ano, operční technik spojuje oznamovatele na ZZS ČR)
- Přetočilo se nějaké vozidlo přes střechu? (Pokud ano, vždy vyjíždí všechny základní složky IZS)
- Jsou všichni z automobilů venku?
- O kolik dopravních prostředků se jedná?
- Jedná se o osobní vozidla či nákladní vozidla?
- Jedná se o elektromobil? (Tato otázka je důležitá kvůli možnosti vzniku požáru)
- Jaký náklad veze nákladní automobil?
- Vytéká něco z vozidel? (HZS vyjíždí na úklid komunikace)
- Je komunikace průjezdná? (informace spíše pro Policii ČR kvůli řízení a usměrňování, popř. odklonu dopravy).

**Otázka:** Liší se postup při oznámení dopravní nehody a hromadné dopravní nehody nebo dopravní nehody s velkým počtem zraněných a usmrcených osob? Jak a v čem?

**Odpověď:** Pokud se jedná o větší dopravní nehodu nebo o nehodu s usmrcenou osobou, klasifikujeme tuto událost jako mimořádnou, na základě toho musíme informovat více pověřených osob (hejtman, řídící územního odboru, aj) a na místo je vysíláno více jednotek HZS ČR.

**Otázka:** Jak probíhá další postup po přijetí oznámení o dopravní nehodě, popř. hromadné dopravní nehodě nebo dopravní nehodě s velkým počtem zraněných a usmrcených osob?



**Odpověď:** Tato práce už se netýká opravního technika tísňové linky 112. Ten pouze vyplní tzv. "datovou větu", ve které vypíše všechny zjištěné a potřebné informace k události. Další postup mají v kompetenci operační technici, kteří obdrží od operačních techniků tísňové linky 112 datovou větu, ve které se seznámí se získanými informacemi a na jejich základě vysílají jednotky na místo události. Jednotky se vysílají podle předurčenosti v poplachovém plánu. (pozn. resp. Poplachový plán je taková tabulka, která operačním technikům radí, jaká jednotka je pro určenou událost nejvhodnější, jak vzdálenostně, tak i po technické stránce.)<sup>136</sup>

**Otázka:** Podle čeho postupujete při příjmu oznámení o hromadné dopravní nehodě nebo dopravní nehodě s velkým počtem zraněných a usmrcených osob? Liší se metodika nebo instrukce od metodiky k běžným dopravním nehodám? Pokud ano, v čem?

**Odpověď:** Při příjmu oznámení o hromadné dopravní nehodě nebo o dopravní nehodě s velkým počtem zraněných a usmrcených osob postupujeme dle typových činností a interních aktů řízení a metodiky. V podstatě se metodika nemění od oznámení běžných dopravních nehod, kdy se postup liší pouze v tom, že na místo hromadné dopravní nehody nebo dopravní nehody s velkým počtem zraněných a usmrcených osob se vysílá více jednotek HZS ČR a dalších složek IZS. Na základě toho mají operační technici víc práce.

**Otázka:** Jsou pracovníci tísňové linky 112 seznámeni s Katalogem typových činností, jeho obsahem a postupy v něm uvedených?

**Odpověď:** Všichni pracovníci na operačním oddělení by měli být seznámeni s typovými činnostmi, jejich obsahem i postupy. Vše je uvedeno na stránkách [www.HZSJCK.cz](http://www.HZSJCK.cz), kde jsou snadno dostupné.<sup>137</sup>

**Otázka:** Postupuje se při příjmu oznámení o hromadné dopravní nehodě nebo dopravní nehodě s velkým počtem zraněných a usmrcených osob dle tohoto katalogu typových činností?

**Odpověď:** Jak jsem již odpověděla výše, postupujeme dle typových činností.

---

<sup>136</sup> Ústřední poplachový plán integrovaného záchranného systému zpracovaný v souladu s § 7 odst. 2 písm. c) a odst. 4 zákona č. 239/200 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

<sup>137</sup> Dokumentace IZS - Hasičský záchranný sbor České republiky. *Úvodní strana - Hasičský záchranný sbor České republiky* [online]. Copyright © 2022 Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, všechna práva vyhrazena [cit. 13.01.2023]. Dostupné z: <https://www.hzscr.cz/clanek/dokumentace-izs-587832.aspx>.

**Otázka:** Probíhají nějaká školení pracovníků tísňové linky 112 k problematice dopravních nehod? Pokud ano, jak často, jaký je obsah a délka trvání školení/kurzů?

**Odpověď:** Dopravní nehody jsou zařazeny do všech povinných kurzů.

- 1. kurz: Základní kurz v délce trvání 3 týdnů,
- 2. kurz: Operační kurz v délce trvání 3 týdnů,
- 3. služební zkouška absolvována v 1 den,
- školení v rámci služby od vedoucího směny (pozn. resp. Tato školení se týkají nějaké problematiky spojené s dopravní nehodou, kdy poslední školení pojednávalo o e-callu a jeho správném vytěžení.)<sup>138</sup>

**Otázka:** Je zřízen nějaký specializovaný pracovník pro příjem a řešení oznámení o hromadné dopravní nehodě nebo dopravní nehodě s velkým počtem zraněných a usmrcených osob?

**Odpověď:** Na operačním středisku tísňové linky 112 není zřízen pracovník se specializací na dopravní nehody.

**Otázka:** Probíhá nějaká kontrola pracovníků tísňové linky 112?

**Odpověď:** Všechny hovory přijaté na tísňovou linku 112 jsou nahrávány. Vedoucí operačního oddělení pravidelně poslouchá přijaté hovory na tísňové lince a posuzuje jejich správné vytěžení.

**Otázka:** Je pracovníkům linky 112 poskytována zpětná vazba k přijatým a vytěženým hovorům?

**Odpověď:** Většinou se pracovníkům neposkytuje zpětná vazba, zpětná vazba by se poskytla v případě špatného vytěžení události.

**Otázka:** Máte osobní zkušenost s oznámením o hromadné dopravní nehodě nebo dopravní nehodě s velkým počtem zraněných a usmrcených osob? Popř. jiný pracovník?

**Odpověď:** Ano, všichni pracovníci na tísňové lince 112 se již setkali s vytěžováním hromadné nehody či nehody se zraněním/usmrcením.

**Otázka:** Spadají do Vaší působnosti i oznámení z některého z úseků dálnice D3? Liší se příjem těchto oznámení o dopravní nehodě od příjmu oznámení o dopravní nehodě mimo dálnici?

---

<sup>138</sup> Sbíрка interních aktů řízení generálního ředitele HZS ČR – částka 7/2009.

**Odpověď:** Události spojené s dálnicemi také vytěžíme. Jediný rozdíl nacházím v tom, že si pracovníci musejí dát pozor, v jakém směru se nehoda stala a umístit místo dopravní nehody správně do mapy, aby na základě těchto informací řádně vyjely jednotky HZS ČR a další složky IZS. Pokud se nehoda stala na dálnici, automaticky se tato událost řeší jako mimořádná a vše se musí nahlásit správě silnic a dálnic.

**Otázka:** Při součinnosti s ostatními složkami IZS, jak byste ohodnotila vzájemnou komunikaci, spolupráci a předávání informací?

**Odpověď:** Při součinnosti s ostatními složkami IZS se nám nejlépe spolupracuje s Policií ČR, funguje zde vzájemná komunikace a ochota, což se u spolupráce se ZZS ČR říci nedá. Často nám chybí od záchranné služby důležité informace k událostem a občas se stává, že si událost nechtějí převzít nebo si stěžují na špatné vyřízení hovoru i přes to, že máme oznamovatele na telefonu a událost si mohou dotěžit sami.

**Otázka:** Při součinnosti s ostatními složkami IZS, je něco, co byste navrhovala ke zlepšení v rámci metodiky nebo zaběhnuté praxe?

**Odpověď:** Rozhodně bych zavedla návštěvy pracovníků operačních středisek tísňové linky 112 na operačních střediscích ostatních složek IZS, abychom poznali, jak pracují na operačním středisku u Policie ČR či ZZS ČR a měli zpětnou vazbu přímo od pracovníků na těchto operačních střediscích, získali lepší a podrobnější požadavky a informace k vytěžování hovorů spadajících do jejich kompetence, protože každé operační středisko pracuje s jiným programem a často tak vznikají zbytečná nedorozumění.

**Otázka:** Liší se nějak požadavky na vytěžování hovorů v rámci tísňové linky 112 od Policie ČR a ZZS?

**Odpověď:** Pokud se na tísňové lince 112 vytěží hovor pro Policii ČR, zjistíme adresu, co se stalo, komu se to stalo, zašleme datovou větu a pokud Policie ČR potřebuje dotěžit událost, předáme oznamovatele hlasem. V případě, že tísňová linka 112 vytěží hovor pro ZZS ČR, operátor zjistí pouze telefonní číslo a oblast, odkud oznamovatel volá a následně tzv. „zrychleným“ předáním hovor přepojí na ZZS ČR. (pozn. resp. Zrychlené předání je „tlačítko“, kterým se zrychleně spojíme se ZZS ČR, po spojení řekneme větu: "Tísňová linka 112, České Budějovice, předám nevytěžený hovor z telefonního čísla....., oznamovatel volá z ....., můžete mluvit." Tuto větu musíme říkat pokaždé, i když jde o hovor urgentní.) Je to hlavně z důvodu, abychom nezdržovali vyřízení hovoru a získání

informací o zdravotním stavu osoby, které přísluší vyškolenému zdravotnickému pracovníkovi a aby v důsledku toho nebyl ohrožen život nebo zdraví osoby.

**Otázka:** Dostáváte od ostatních složek IZS zpětnou vazbu k Vaší odvedené práci? (připomínky, požadavky, pochvalu, kritiku). Popř. jakou formou se k Vám tato zpětná vazba dostává?

**Odpověď:** Kritiku dostáváme často od ZZS ČR prostřednictvím pracovníků na jejich operačním středisku, a to většinou při předání události, kdy oznamovatel čeká na přepojení. Pokud máme nějaké neshody s Policií ČR, pracovníci na operačních střediscích tísňové linky 112 a Policie ČR si pak zavolají a promluví si o daném problému, většinou je chyba v programech, ve kterých pracujeme, informaci předáme dál, aby se o chybě nebo o problému dozvěděli všichni pracovníci na operačním středisku tísňové linky 112 a když se jedná o závažný problém, věc předáme k řešení vedoucímu operačního střediska tísňové linky 112.

**Otázka:** Absolvujete součinnostní cvičení nebo školení s ostatními složkami IZS k problematice dopravních nehod?

**Odpověď:** Ohledně dopravních nehod jako pracovníci tísňové linky 112 nepodstupujeme s IZS žádná součinnostní školení či cvičení, těchto cvičení se účastní pouze příslušníci HZS ČR ve výjezdu.

**Otázka:** V případě, že má pracovník tísňové linky 112 jakýkoli podnět ke zlepšení nebo k úpravě, komu jej sděluje a jak je s tím dále nakládáno?

**Odpověď:** Podněty ke zlepšení sdělujeme svým nadřízeným, kteří tuto skutečnost dále řeší. Pokud se jedná o problematiku, která výrazně zlepší práci na operačním středisku, je tento podnět vyslyšen a uskutečněn.

Analýzou rozhovoru s pracovníci tísňové linky 112 bylo zjištěno, že i tito pracovníci, ač nejsou v přímém výkonu služby v terénu a neprovádějí tak záchranné ani likvidační práce v místě události, jsou proškoleni v problematice mimořádných událostí a jsou seznámeni s typovými činnostmi, aby mohli co nejrychleji a nejefektivněji získat potřebné informace, vyslat záchranné složky IZS na místo události a těmito získané informace předat. Dále bylo potvrzeno, že i tito pracovníci postupují v případě mimořádných událostí dle typových činností, příp. další doplňující interní metodiky. Ke spolupráci s ostatními složkami IZS byl nastíněn postup pracovníků tísňové linky 112

v praxi a spolupráce mezi nimi byla subjektivně zhodnocena dotazovanou respondentkou jako kladná, kdy určité výhrady jsou spíše ke komunikaci mezi jednotlivými pracovníky a nikoli mezi složkami IZS jako takovými. Pro zlepšení této komunikace pak respondentka navrhla výměnné návštěvy pracovníků tísňové linky 112 s pracovníky ostatních operačních středisek složek IZS, aby měli vzájemnou představu o fungování operačních středisek, o jejich technickém vybavení a programech, ve kterých pracují a aby se tyto případné nesrovnalosti ujednotily. S tímto návrhem se plně ztotožňuji, neboť jako příslušník Policie ČR jsem již několikrát obdržel oznámení z tísňové linky 112 nebo záchranné služby, ve kterém chyběly zásadní informace, jako např. počet osob, kterých se oznámení týká nebo informace k oznamovateli a s tímto se poté obtížněji pracuje, neboť vyslaná hlídka Policie ČR nemá dostatečné informace pro utvoření představy o situaci v místě a o osobách a nemůže se tak dopředu na situaci připravit.